

# MARLUS

SCANDINAVIAN INSTITUTE OF MARITIME LAW

Frede Rønning Rangnes

## Inngrep overfor forurensende skip på åpent hav og i økonomiske sone

En analyse av hjemmelsgrunnlagene for inngrep  
der utenlandske skip er utsatt for en sjøulykke

# Inngrep overfor forurensende skip på åpent hav og i økonomiske sone

En analyse av hjemmelsgrunnlagene for inngrep  
der utenlandske skip er utsatt for en sjøulykke

Frede Rønning Rangnes



Marlus No. 531  
Sjørettsfondet  
Nordisk institutt for sjørett  
Universitetet i Oslo

© Sjørettsfondet, 2020

ISSN: 0332-7868

Sjørettsfondet  
University of Oslo  
Scandinavian Institute of Maritime Law  
P.O. Box 6706 St. Olavs plass 5  
N-0130 Oslo  
Norway

Phone: 22 85 96 00

E-post: [sjorett-adm@jus.uio.no](mailto:sjorett-adm@jus.uio.no)

Internet: [www.jus.uio.no/nifs](http://www.jus.uio.no/nifs)

Editor: Professor dr. juris Trond Solvang –

e-mail: [trond.solvang@jus.uio.no](mailto:trond.solvang@jus.uio.no)

For subscription and single-copy sale, please see Den norske bokbyen  
– The Norwegian Booktown

Internet: <http://bokbyen.no/en/shop/>

E-mail: [post@bokbyen.no](mailto:post@bokbyen.no)

Print: 07 Media AS

# Forord

Denne avhandlingen ble skrevet da jeg var ansatt som vitenskapelig assistent ved Nordisk institutt for sjørett 2019–2020. Avhandlingen publiseres i hovedsak slik den forelå til sensur, men med enkelte tillegg og presiseringer etter innspill fra mine sensorer, Erik Røseg og Kjersti Tusvik.

Det å skrive en masteravhandling er et selvstendig arbeid. Oppgaven ville likevel aldri blitt til om det ikke hadde vært for god hjelp fra min veileder Henrik Ringbom, som sammen med min «husveileder», Alla Pozdnakova, bidro til å bringe oppgaven vel i havn.

Året som vitenskapelig assistent ville blitt langt kjedeligere om det ikke hadde vært for det gode miljøet på instituttet, både mellom ansatte og øvrige vitenskapelige assistenter. Min kontorfelle, Kelly Solem-Young, gjorde kontoret til et hyggelig sted å være, selv om prokrastineringen tidvis kunne ta overhånd. Elias Settevik og Regine Antonsen var hyggelig turselskap når skrivingen ikke fristet.

Avhandlingen representerer også slutten på fem års studier. Jeg vil takke kollokvieregjengen; Sam Kristiansen, Øyvind Rishoff og Vinh Tran for utallige kollokvier og øl gjennom studietiden. Det hadde neppe gått uten.

Helt til sist en takk til Kystverket som finansierte stillingen, og til min nåværende arbeidsgiver, Kvale Advokatfirma DA, som ga meg tid og anledning til å ferdigstille manus.

Frede Rønning Rangnes, Oslo, Mai 2020



# Innhold

FORORD.....	3
1 INNLEDNING OG TEMA.....	7
1.1 Tema.....	7
1.2 Inngrep i et jurisdiksjonsperspektiv .....	11
1.3 Rettskilder og metode .....	15
1.4 Om forholdet til regler som fritar for statsansvar .....	19
1.5 Forurensing.....	22
1.6 Videre opplegg .....	25
2 INNGREPSFORSKRIFTEN.....	26
2.1 Innledning .....	26
2.2 Om vurderingen.....	27
2.3 Forskriftens geografiske virkeområde .....	29
2.3.1 Innledning .....	29
2.3.2 Andre staters økonomiske sone .....	30
2.3.3 Kan inngrepsforskriften tolkes utvidende? .....	33
2.4 Vilkårene for inngrep .....	34
2.4.1 Innledning .....	34
2.4.2 Grunnvilkåret om sjøulykke .....	35
2.4.3 Materielle vilkår.....	43
2.4.4 Havrettskonvensjonens artikkel 221s betydning .....	52
2.4.5 Særlig om fartøy i drift-tilfellene .....	62
2.5 Gjennomføring av tiltaket.....	65
2.5.1 Innledning .....	65
2.5.2 Tiltaket må være «nødvendig» .....	67
2.5.3 Tiltaket må være «forholdsmessig» .....	68
2.5.4 Særlig om bredere hensyn ved vurderingen.....	70
2.5.5 Den diskresjonære kompetansen.....	74
2.6 Inngrepsforskriften og sedvane.....	75
2.7 Oppsummering.....	77
3 VRAKFJERNINGSKONVENSJONEN.....	79
3.1 Innledning .....	79
3.2 Vilkårene for å gripe inn/ inngrepsvilkårene .....	81
3.2.1 Innledning .....	81

3.2.2	Grunnvilkåret om vrak .....	82
3.2.3	Vraket må utgjør en «fare».....	88
3.3	Gjennomføring av tiltaket .....	92
3.3.1	Innledning .....	92
3.3.2	Vilkår for statlig fjerning.....	94
3.3.3	Fjerningen må være «nødvendig og forholdsmessig».....	100
3.4	Vrakfjerningskonvensjonens forhold til eksisterende rett .....	101
3.4.1	Forholdet til inngrepsforskriften .....	101
3.4.2	Anvendelse overfor «ikke-parter» .....	105
3.4.3	Betydningen av manglende gjennomføring i norsk rett.....	108
3.5	Oppsummering .....	111
4	INNGREP MED HJEMMEL I SJØLOVENS BERGINGSREGLER ...	113
4.1	Innledning .....	113
4.2	Tvangsbergning og forholdet til øvrige inngrepshjemler .....	115
4.3	Statens adgang til å instruere bergeren .....	119
5	FELLESPØRSMÅL.....	124
5.1	Innledning .....	124
5.2	Ansvarsfrihetsgrunnen nødrett .....	124
5.2.1	Forholdet mellom nødrett og øvrige hjemmelsgrunnlag .....	125
5.2.2	Vurdering.....	127
5.3	Erstatning.....	130
5.3.1	Generelt om folkerettsansvar .....	131
5.3.2	Ansvar for ulovlige inngrep .....	133
6	AVSLUTNING .....	137
	KILDELISTE.....	139

# 1 Innledning og tema

## 1.1 Tema

Tema for denne avhandlingen er kyststatens inngrep på åpent hav og i økonomisk sone overfor utenlandske skip som utgjør en akutt forurensningsfare. Formålet er å analysere ulike hjemmelsgrunnlag for kyststatens inngrep, samt hvordan Norge har gjennomført disse. Med inngrep siktes det til ulike tiltak overfor skipet, som instruksjoner om å anlegge visse kurser, eller i ytterste fall ødeleggelse av skipet. At inngrepene foretas overfor utenlandske skip på åpent hav, eller i økonomisk sone, tilsier at inngrepet må ha et folkerettslig hjemmelsgrunnlag. Et inngrep overfor utenlandske skip i disse områdene er i *utgangspunktet* et folkerettsbrudd.

Dette har sammenheng med havets frihet, som har linjer tilbake til Hugo Grotius tese om *mare liberum*.<sup>1</sup> Prinsippet er således sedvanerett, men er nå definert i havrettskonvensjonen.<sup>2</sup> Det fremste kjennetegnet er at det åpne hav er fritt, og alle stater har frihet til uhindret skipsfart.<sup>3</sup> Skipene er imidlertid underlagt såkalt eksklusiv flaggstatjurisdiksjon.<sup>4</sup> Flaggstaten bestemmer over skipet og skal effektivt utøve sin jurisdiksjon og kontroll over skip som fører dens flagg.<sup>5</sup> Dette medfører at det i utgangspunktet er flaggstaten som har rett til å gripe inn overfor «sine» skip på åpent hav når de medfører en fare for forurensing. Kyststaters inngrep overfor skipet på åpent hav vil krenke den eksklusive flaggstatjurisdiksjonen.

Utfordringene ved dette utgangspunktet aktualiserte seg da *Torrey Canyon* lørdag 18. mars 1967 grunnstøtte i internasjonalt farvann ved Scillyøyene utenfor sørkysten av England. Den liberisk-registrerte supertankeren var lastet med 120 000 tonn råolje og det påfølgende

---

<sup>1</sup> Rothwell/Stephens s. 154.

<sup>2</sup> De forente nasjoners havrettskonvensjon (hrk.), 1982, art. 87

<sup>3</sup> Hrk. art. 87.1

<sup>4</sup> Hrk. art. 92.

<sup>5</sup> Hrk. art. 94.



utslippet var ulikt noe annet verden hadde sett til da.<sup>6</sup> Skipet ble stående på grunnen, og da fire slepebåter forsøkte å dra skipet av grunnen brakk det og lasten strømmet ut. Britene besluttet da å bombe vraket med håp om å sette den resterende oljen i brann, et forsøk som kun var delvis vellykket.<sup>7</sup> Resultatet var en omfattende forurensing av den britiske og franske kyst, redusert fiske og flere tusen døde sjøfugler.

I kjølvannet av Torrey Canyon opprettet IMO en lovkomité som behandlet to spørsmål.<sup>8</sup> Det ene var hvordan ansvaret for oljeutslipp skulle reguleres, siden de dagjeldende ansvarsbegrensingsreglene var alt for lave til å kunne dekke kostandene ved utslipp av store mengder råolje. Det andre spørsmålet var grunnlaget for britenes handlinger. I hvilken grad kunne, og burde, en kyststat truet av en sjøulykke utenfor dens territorialfarvann treffe tiltak for å beskytte sin kystlinje og interesser?<sup>9</sup>

Spørsmålene ble henvist til en diplomatkonferanse avholdt i Brussel i 1969. Utfallet ble to konvensjoner. Til det første spørsmålet fikk man ansvarskonvensjonen av 1969, som innførte et strengt ansvar med høyere ansvarsgrenser for oljeforurensning.<sup>10</sup> Denne konvensjonen, og andre regler om kostnadsansvar for forurensing, er ikke tema i denne avhandlingen. For det andre ble inngrepskonvensjonen utarbeidet.<sup>11</sup> En tilleggsprotokoll, som utvidet anvendelsesområdet til andre stoffer enn olje, ble vedtatt i 1973.<sup>12</sup> Per januar 2020 er 89 land part til inngrepskonvensjonen, mens 57 land har signert inngrepsprotokollen.<sup>13</sup>

Konvensjonen gir kyststater adgang til å gripe inn overfor utenlandske skip på åpent hav der en sjøulykke medfører forurensning som med rimelighet kan forventes å medføre betydelige skadelige konsekvenser på

---

<sup>6</sup> Gonigle/Zacher (1983) s. 173.

<sup>7</sup> *Ibid.* s. 174.

<sup>8</sup> International Maritime Organization (IMO) er FNs sjøsikkerhetsorganisasjon.

<sup>9</sup> *Official Records* (heretter OR) (1973) s. 7.

<sup>10</sup> International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1969.

<sup>11</sup> International Convention relating to Intervention on the High Seas in Cases of Oil Pollution Casualties (inngrepskonvensjonen), 1969.

<sup>12</sup> Protocol relating to Intervention on the High Seas in Cases of Pollution by Substances other than Oil, (inngrepsprotokollen), 1973.

<sup>13</sup> IMO (2020).

kysten eller forbundne interesser. Det er ikke et vilkår at forurensingen faktisk har funnet sted. En alvorlig og overhengende fare for at slik forurensning vil inntreffe er tilstrekkelig. Formålet er altså i første rekke å *hindre* forurensingen. Dersom forurensingen *har* funnet sted, kan det fortsatt gripes inn.

Inngrepskonvensjonen var banebrytende. På bekostning av flaggstaten fikk kyststater for første gang ekstraterritoriell jurisdiksjon overfor skip som truet med forurensing. Denne jurisdiksjonsutvidelsen bekymret mange stater, som fryktet at kyststater ville misbruke kompetansen. Det ble derfor vedtatt til dels svært høye terskler før staten kunne gripe inn, noe som også var nødvendig for å sikre tilstrekkelig oppslutning til konvensjonsteksten.

I løpet av de 50 årene siden inngrepskonvensjonen ikrafttredelse har den rettslige karakteristikken av havet gjennomgått vesentlige endringer. Særlig sentralt er FNs havrettskonvensjon, havets «grunnlov».<sup>14</sup> Konvensjonen fastsetter at stater blant annet kan opprette økonomiske soner, med en utstrekning på 200 nautiske mil målt fra grunnlinjen.<sup>15</sup> I den økonomiske sonen er prinsippet om navigasjonsfrihet bevart, men skipet kan også være underlagt kyststatens jurisdiksjon.<sup>16</sup> Denne jurisdiksjonen er begrenset til det havrettskonvensjonen selv åpner for, som forvaltning av forekomster i sonen eller vitenskapelig havforskning. For denne avhandlingens tema er ikke de økonomiske soners rettslige karakteristikkk av utslagsgivende betydning. Siden prinsippet om navigasjonsfrihet er bevart, må inngrep fortsatt særlig begrunnes.

Det har også kommet til andre reguleringer som kan hjemle et inngrep for kyststaten. Her er vrakfjerningskonvensjonen<sup>17</sup> sentral, mens andre mulige hjemler, som bergingsreglene og den folkerettslige ansvarsfrihetsgrunnen nødrett, kan tenkes som et alternativt hjemmelsgrunnlag for kyststatens inngrep.

---

<sup>14</sup> Lagoni (2017) s. 11.

<sup>15</sup> Hrk. art. 55.

<sup>16</sup> Hrk. art. 56 og 58.

<sup>17</sup> Nairobi International Convention on the Removal of Wrecks (WRC), Nairobi, 2007.

Foruten å analysere disse hjemlene skal avhandlingen også behandle grunnlagenes forhold til norsk rett. Formålet er altså å beskrive folkerettshjemlene, samt å undersøke i hvilken grad Norge har utnyttet det handlingsrommet disse oppstiller. Dermed operer avhandlingen i krysningspunktet mellom folkerett og nasjonal rett. Ved analysen tas det utgangspunkt i norsk regulering der dette finnes, og den internasjonale der det ikke gjør det. Det brede siktemålet til avhandlingen tilsier at analysen må være av begrenset omfang. Oppgaven er således en tematisk fremstilling av ulike hjemmelsgrunnlagene for Norges inngrep på åpent hav eller i økonomisk sone.

Temaet kan umiddelbart oppfattes som lite praktisk. Selv om utseilt distanse har økt de siste 50 årene har antall ulykker gått ned. Om utvalget begrenses til oljeforurensning var det på 70-tallet over 750 ulykker med et betydelig eller mellomstort utslipp.<sup>18</sup> I perioden 2010–2019 ble det bare registrert 62 ulykker med et tilsvarende omfang.<sup>19</sup> Denne gledelige utviklingen fjerner likevel ikke behovet for inngrepshjemler.

Et hjemlig eksempel på temaets aktualitet er lekteren *Eide Barge* 33, som den 30. desember 2015 slet seg fra slepebåten *Eide Wrestler* i nederlandsk økonomisk sone. Det viste seg raskt at lekteren hadde en om trentlig kurs mot Valhall-plattformen, og det var lenge en reell risiko for at lekteren ville kolliderer med plattformen. Produksjonen på plattformen ble stengt, og senere evakuert, siden man fryktet et sammenstøt kunne lede til betydelige skader på miljø og arbeiderens sikkerhet. Dagen etter, den 31. januar, drev lekteren forbi Valhall med en klaring på 0,9 nautisk mil.<sup>20</sup> Hendelsen medførte en viss uklarhet for norsk beredskap, og særlig et tvilsomt spørsmål var hvilke handlinger myndighetene kunne foreta seg overfor lekteren, før den drev inn i sikkerhetssonen

Videre i kapittel 1 skal noen sentrale forutsetninger for avhandlingens tema behandles. Først gis det noen generelle betraktninger om jurisdiksjon og inngrep, før rammene for oppgavens metode og kildebruk

---

<sup>18</sup> ITOPF definerer større utslipp som alle utslipp over 700 tonn som betydelige, mens mellomstore utslipp er mellom 7 og 700 tonn.

<sup>19</sup> ITOPF (2020)

<sup>20</sup> NOROG (2017) og Justis- og beredskapsdepartementet (2019)

fastlegges. Videre vil skipsforurensing defineres, og forholdet til statsansvarsreglene utbroderes. Avslutningsvis forklares avhandlingens opplegg.

## 1.2 Inngrep i et jurisdiksjonsperspektiv

Navigasjonsfriheten representerer det grunnleggende prinsippet i havretten, og inneholder to elementer. For det første omfattes alle staters rett til uhindret ferdsel på havet.<sup>21</sup> Det andre er at skipene er underlagt eksklusiv flaggstatjurisdiksjon.<sup>22</sup> Siden hovedregelen på åpent hav og i økonomisk sone er eksklusiv flaggstatjurisdiksjon vil fremstillingen ta utgangspunkt i flaggstatjurisdiksjonen, og når kyststaten kan gripe inn i denne overfor skip som medfører en akutt forurensningsfare.

Begrepet «jurisdiksjon» betegner staters kompetanse til å regulere fysiske og juridiske personers handlemåte.<sup>23</sup> Det omfatter kompetansen til å gi lover og regler, og adgangen til å håndheve disse lovene ved makt, som for eksempel å slepe eller borde et skip.<sup>24</sup> Videre omfattes domsjurisdiksjon, kompetansen til å forfølge rettsbrudd ved nasjonale domstoler. Grunnlaget for staters jurisdiksjonen er som hovedregel koblet sammen med statens territorium eller nasjonalitet.<sup>25</sup> Dette innebærer at på landjorden, indre farvann og i territorialfarvannet, som er sjøområdet på 12 nautiske mil målt fra grunnlinjen, har stater full jurisdiksjon. Disse utgangspunktene innebærer at kyststatens utøvelse av håndhevelsesjurisdiksjon i økonomisk sone og på åpent hav overfor utenlandske skip må begrunnes særskilt.

Flaggstatens jurisdiksjon over sine skip kan ikke begrunnes i statens territorium, og synspunktet hvor skip anses som «flytende øyer» er for lengst forlatt.<sup>26</sup> Flaggstatens jurisdiksjon begrunnes i stedet i nasjonalitet

---

<sup>21</sup> Hrk art. 87.

<sup>22</sup> Hrk. art. 92.

<sup>23</sup> Crawford (2019), s. 440.

<sup>24</sup> Aall (2019), s. 688.

<sup>25</sup> Crawford (2019) s. 440-441 og Ruud/Ulfstein (2018) s. 140.

<sup>26</sup> Tanaka (2015) s. 157 med henvisning til *Lotus-saken* s. 25. Se også HR-2016-1251-A avs. 30 hvor Høyesterett syntes å bygge på en territoriell tilnærming som grunnlag for flaggstatens jurisdiksjon.

og som en praktisk følge av havets frihet.<sup>27</sup> At flaggstatens jurisdiksjon er «eksklusiv» på åpent hav er imidlertid misvisende. Kyststater kan i en viss grad utøve lovgivningsjurisdiksjon over fremmede skip på åpent hav.<sup>28</sup>

Hva som rent faktisk utgjør den eksklusive flaggstatjurisdiksjonen er derfor ikke enkelt å avgjøre. Kjernen i prinsippet av oppsummeres av det internasjonale havrettstribunalet som:

*“[A]ny act which subjects activities of a foreign ship on the high seas to the jurisdiction of States other than the flag State constitutes a breach of the freedom of navigation, save in exceptional cases expressly provided for in the Convention or in other international treaties”<sup>29</sup>*

Saken gjaldt spørsmålet om lovligheten av en italiensk kjennelse om arrest av skipet *Norstar*. Dommen er kritisert, og det er ikke gitt at det siterte kan opprettholdes ved spørsmålet om lovgivningsjurisdiksjon.<sup>30</sup> Ved spørsmålet om håndhevelsesjurisdiksjon er likevel prinsippet klart: På det åpne hav er det den altoverveiende hovedregel eksklusiv flaggstatjurisdiksjon. Kyststater og andre kan bare gripe inn i denne retten i ekstraordinære tilfeller hvor enten havrettskonvensjonen eller andre konvensjoner åpner for inngrep.<sup>31</sup> Et eksempel på et ekstraordinært tilfelle er overfor skip utsatt for en sjøulykke som medfører forurensningsfare. Det er disse unntakene som undersøkes i denne avhandlingen.

I den eksklusive økonomiske sonen, havområdet med 200 nautiske mils bredde målt fra grunnlinjen, forrykkes dette utgangspunktet. Sonen var et resultat av kyststatens behov for å regulere fiske og er en «hybrid-sone»; den er ikke åpent hav, men heller ikke territorialfarvann og omtales

---

<sup>27</sup> Guilfoyle (2015) s. 209. Fraværet av enhver form for jurisdiksjon på det åpne hav «would lead to chaos».

<sup>28</sup> *Ibid.*

<sup>29</sup> *Norstar-saken* avsnitt 224. Jf. Hrk. art. 92, *MV Saiga-saken* avs. 149 og *Artic Sunrise-saken* avs. 332-333.

<sup>30</sup> Se Honniball (2019)

<sup>31</sup> Selv om det ikke nevnes i avgjørelsen, må inngrep også kunne gjøres basert på sedvane, se Honniball (2019).

derfor som en sone *sui generis*.<sup>32</sup> Dette fremgår klart av havrettskonvensjonen artikkel 56, sammenholdt med artikkel 58. Kyststaten har suverene rettigheter over levende og ikke-levende naturforekomster, og kan utøve den jurisdiksjonen konvensjonen åpner for.<sup>33</sup> For øvrige spørsmål er prinsippet om havets frihet bevart, og andre stater har etter artikkel 58.1 blant annet samme «frihet til skipsfart» som på åpent hav.

Dette innebærer at kyststater i den økonomiske sonen ikke har suveren jurisdiksjon over forurensing. Det er kun de tiltakene som havrettskonvensjonen eller andre konvensjoner selv åpner for som kan iverksettes. Kyststatene kan bare gi regler i tråd med allment godtatte regler, og håndhevelsen av brudd på disse standardene er regulert av artikkel 220.<sup>34</sup> Denne er i praksis begrenset til tilfeller hvor forurensingen har funnet sted eller truer med å gjøre det, og er av begrenset relevans for denne avhandlingens tema.<sup>35</sup> Essensen i den økonomiske sone er altså at prinsippet om navigasjonsfrihet er bevart.<sup>36</sup> Inngrep i denne retten kan bare skje dersom det er særskilt bestemt, i tråd med de rettsgrunnlag som er avhandlingens tema.

Siden oppgaven også behandler problemstillinger knyttet til vrak, må jurisdiksjonen over disse kommenteres. Med vrak siktes det til skip som har strandet og som er forlatt av eieren, fordi kostnadene for vrakfjerning eller berging overstiger verdien til skipet. Resultatet er at skipet blir liggende igjen på havbunnen. Det var uklart om flaggstatjurisdiksjonen opphørte da skipsegenskapen gjorde det, men det ble antatt at Kyststatens adgang til å fjerne slike vrak, var betinget av at vilkårene i inngrepskonvensjonen var oppfylt.<sup>37</sup> Om vilkårene ikke var oppfylt var det tvilsomt om fjerning av vraket var lovlig. I dag er disse spørsmålene løst med ikrafttredelsen av vrakfjerningskonvensjonen, som behandles i kapittel 4. Jeg nøyer meg derfor med å påpeke at den rettslige statusen til vrak i

---

<sup>32</sup> Ruud/Ulfstein (2018) s. 158.

<sup>33</sup> Hrk. Art. 56.1.

<sup>34</sup> Hrk. art. 211(5), jf. art. 220.

<sup>35</sup> Ringbom (2015) s. 110.

<sup>36</sup> Hrk. art. 58.1.

<sup>37</sup> Churchill/Lowe (1999) s. 152.

internasjonal rett lenge var uklar, og fortsatt er det ved spørsmål om vrak der flaggstaten ikke er part til vrakfjerningskonvensjonen.

Inngrep på åpent hav og i økonomisk sone overfor forulykkede skip må altså særskilt begrunnes. Inngrep *innenfor* disse områdene, i territorialfarvannet og indre farvann, behøver ikke en slik særskilt folkerettslig hjemmel. Her er kyststatens jurisdiksjon basert på territorialhøyet, slik at utøvelsen av inngrep er ikke ekstra-territoriell.<sup>38</sup> Inngrep i dette området er ikke tema i avhandlingen, siden utgangspunktet her er motsatt fra åpent hav og økonomisk sone. For å danne et komplett bilde over jurisdiksjonsreglene vil likevel inngrep i dette området presenteres kort.<sup>39</sup>

Territorialfarvannet, sjøområdet fra grunnlinjen og 12 nautiske mil utover, er altså en del av statens territorium. Suverenitetsprinsippet tilsier at stater har full jurisdiksjon, både lovgivning, tvang og domsjurisdiksjon. For Norges del innebærer dette at forurensingsloven (forurl.) kommer til anvendelse. Etter § 3(2) gjelder loven «med de begrensinger som følger av folkeretten». Videre fremgår det av § 3(2) nr. 1 at loven gjelder forurensningskilder som «befinner seg her i riket».

På bakgrunn av begrensningen i § 3(2) må inngrepet være i tråd i folkeretten. Forurensingslovens anvendelse er derfor avhengig av om skipet seiler i uskyldig gjennomfart – alle skip har rett til en «uavbrutt og rask» gjennomfart i andre staters territorialfarvann.<sup>40</sup> Et skip i ordinær drift faller utenfor forurensingslovens anvendelsesområde. De skipene som er temaet i denne avhandlingen, vil derimot ikke seile i uskyldig gjennomfart.<sup>41</sup> Et skip utsatt for en sjøulykke i den grad at det medfører en forurensningsfare vil ofte ha mistet motorkraften, eller andre hendelser fratrar gjennomfarten karakter av «uavbrutt» og «rask».<sup>42</sup> Dermed er forurensingsloven anvendelig.<sup>43</sup>

---

<sup>38</sup> Hrk art. 2.1.

<sup>39</sup> En generell fremstilling av inngrep i dette området finnes i Berger (1994)

<sup>40</sup> Hrk art. 18.2.

<sup>41</sup> de La Rue/Anderson (2009) s. 903 og Berger (1994) s. 39.

<sup>42</sup> Hrk. art. 18.2. Skip som foretar «forsettlig og alvorlig forurensning» er også unntatt, jf. hrk. art. 19.2 bokstav h.

<sup>43</sup> Se Torgersbråten (2006)

Myndighetsinngrep følger av forurl. § 46(1) om akutt, eller fare for akutt, forurensning. Akutt forurensning er forurensning av betydning, som inntreffer plutselig, og som ikke er tillatt etter forurensningsloven.<sup>44</sup> Hvorvidt forurensning er akutt beror på en konkret vurdering.<sup>45</sup> Terskelen er imidlertid ikke særlig høy, og det avgjørende er behovet for å begrense skader og fore opprydning.<sup>46</sup> Den konkrete definisjonen og grensdragningen er det ikke nødvendig å gå videre inn på her.

For å gjøre bildet komplett må også inngrep overfor *norske skip* generelt kommenteres. Etter forurl. § 3(2) nr. 3 gjelder loven forurensning som befinner seg i eller forurensning som truer med å inntreffe i Norges økonomiske sone «dersom forurensningskilden er et norsk fartøy». Overfor *norske skip* gjelder altså forurensningsloven som et utgangspunkt i alle havets soner. For skip på åpent hav kreves det imidlertid at forurensningen truer med å inntreffe i den norske økonomiske sone. Norske myndigheter kan som hovedregel ikke gripe inn overfor norske skip der dette befinner seg i en annen stats territorial- eller indre farvann. Inngrep her ville krenket vedkommende stats suverenitet.

### 1.3 Rettskilder og metode

I forrige kapittel ble det vist til at norske myndigheters inngrep på åpent hav og i norsk økonomisk sone må ha en folkerettslig hjemmel for å være lovlig. Videre tilsier Norges dualistiske rettssystem at denne hjemmelen må være gjort til norsk rett, enten gjennom inkorporasjon eller transformasjon, før myndighetene kan bygge på den. Formålet er å beskrive folkerettshjemlene, samt å undersøke i hvilken grad Norge har utnyttet det handlingsrommet disse oppstiller. Avhandlingen er således en rettsdogmatisk fremstilling.<sup>47</sup> Dette er de metodiske utgangspunktene for avhandlingen. I det følgende gis det først noen betraktninger ved det

---

<sup>44</sup> Forurl. § 38.

<sup>45</sup> Ot.prp. nr. 11 (1979–1980) s. 150.

<sup>46</sup> *Ibid.*

<sup>47</sup> Askland (2013) og Skoghøy (2017) s. 25 som omtaler rettsdogmatikken som en fremstilling av gjeldene rett.



folkerettslige aspektet av avhandlingen, før særskilte metodepoeng ved det internrettslige aspektet behandles.

Hvilke folkerettslige rettskilder som er relevante følger av statuttene for den intensjonale domstol (ICJ) art. 38(1).<sup>48</sup> Fastleggelsen av innholdet i konvensjonene følger prinsippene i Wien-konvensjonen om traktatretten, særlig artikkel. 31-33.<sup>49</sup> De grunnleggende trekkende ved folkerettslige metode forutsettes kjent, og særskilte metodespørsmål behandles løpende i fremstillingen.

Et mer overordnet metodespørsmål ved fastleggelsen av de folkerettslige rettsreglene, omhandler skillet mellom formelle og materielle kilder.<sup>50</sup> De formelle kildene er folkerettslige avtaler (konvensjoner og traktater), sedvane og generelle rettsprinsipper.<sup>51</sup> Materielle rettskildedefaktorer er rettspraksis og litteratur. Selv om begge er plassert i art. 38.1 bokstav d er vekten vesensforskjellig. En bindende dom avsagt av en folkerettslig domstol har langt høyere vekt enn juridisk litteratur.<sup>52</sup>

Verken ICJ eller den internasjonale havrettsdomstolen har noen gang behandlet saker vedrørende avhandlingens tema. Kildetilfanget er dermed i utgangspunktet begrenset til konvensjonens tekst. Dette begrensede kildetilfanget tilsier at juridisk teori får en fremtredende plass. Det er kun litteratur fra «the most highly qualified publicists from all nations» som er relevant, men det er ikke vanlig å praktisere dette særlig restriktivt.<sup>53</sup> Det er ikke beviselig en type litteratur, eller bestemte forfattere som har større vekt enn en annen.<sup>54</sup> En viktig del av avhandlingen er derfor å undersøke relevant litteraturer som et bidrag til å fastlegge innholdet av rettsreglene.

---

<sup>48</sup> Ruud/Ulfstein (2018), s. 71. Statuttene er formelt bare bindende for ICJ, men antas å gi sedvanerettslig uttrykk for de alminnelige rettskildene i folkeretten, jf. *Costa Rica mot Nicaragua* avs 47.

<sup>49</sup> Vienna Convention on the Law of Treaties, 1967 (VCLT). Norge er ikke tilsluttet konvensjonen, men den antas å gi uttrykk for folkerettslig sedvane, se Ruud/Ulfstein s. 86.

<sup>50</sup> Jf. ICJ. art. 38

<sup>51</sup> Ruud/Ulfstein (2018) s. 71-72.

<sup>52</sup> Crawford (2019) s. 40.

<sup>53</sup> ICJ art. 38.1(d), Crawford (2019), s. 40

<sup>54</sup> *Ibid*, s. 41.

Ved spørsmålet om hjemmelsgrunnlagets forhold til norsk rett, trer det internasjonale aspektet ved temaet klart frem. Utgangspunktet er dualismen. Norsk rett og folkeretten er to adskilte rettssystemer, og en internasjonal forpliktelse får som en hovedregel ikke virkning før den er gjennomført i norsk rett. Dualismen medfører at fastleggelsen av rettsreglene innhold i utgangspunktet er to prosesser.<sup>55</sup> Først må folkerettsregelen fastlegges, dernest må den nasjonale rettsregel fastlegges, før disse sammenholdes. Siden inngrepsforskriften er en nærmest ordrett gjengivelse av inngrepskonvensjonen, vil et så skarpt skille medføre en dobbeltbehandling. Spørsmålet ses derfor under ett. Dette er mulig siden gjennomføringsmetoden for forskriften er aktiv transformasjon. Konvensjonen vil ha karakter av forarbeider til forskriften.<sup>56</sup> I drøftelsen i kapittel to, hvor inngrepsforskriften tolkes, er det derfor hyppige henvisninger til både konvensjonen og rettskilder knyttet til denne.

Dualismegrunnsetningen blir vesentlig beskåret av presumsjonsprinsippet. I sin reneste form er dette et reelt hensyn som innebærer at det har presumsjonen mot seg at lovgiver vedtar lover og forskrifter som strider mot Norges folkerettslige forpliktelser.<sup>57</sup> Prinsippet kommer likevel til kort der det etter vår rettsorden gjelder et lovskrav. Folkeretten kan ikke anvendes som hjemmelsgrunnlag for inngrep overfor enkeltmenneske før den er gjennomført i norsk rett.<sup>58</sup>

Dermed er det forvaltningsmessige legalitetsprinsippet, jf. GrL. § 113, relevant. Myndighetens inngrep overfor «den enkelte» må ha grunnlag i lov. Dette omfatter både fysiske og juridiske personer.<sup>59</sup> Bestemmelsen oppstiller både et formelt og et materielt krav. Det formelle innebærer at loven må følge av et lovvedtak av Stortinget, mens den materielle

---

<sup>55</sup> Arnesen/Stenvik (2015) s. 64.

<sup>56</sup> Skoghøy (2017) s.83 og Arnesen/Stenvik s. 68 som taler om et «samspill».

<sup>57</sup> Arnesen/Stenvik (2015) s. 64-73

<sup>58</sup> Jf. Rt. 2010.1445, som gjaldt spørsmålet om en person kunne dømmes for krigsforbrytelser, som ikke var straffbart i norsk rett da handlingene ble begått. Spørsmålet ble besvart benektende.

<sup>59</sup> Jf. HR-2018-01654-U, som omhandler et fiskeoppdrettsselskap.

siden omhandler hjemmelens klarhet.<sup>60</sup> Loven må være så presis som forholdene tillater.

Det kunne tenkes at inngrepets særpreg, at det gjøres overfor utenlandske skip utenfor Norges territorium, innebar at legalitetsprinsippet overhodet ikke kom til anvendelse. Det er *flaggstatens* rett som krenkes ved et inngrep, og det er i beste fall tvilsomt i hvilken grad en fremmed stat er vernet etter legalitetsprinsippet. Utenlandske stater er ikke den «enkelte» som grl. § 113 søker å verne.

Likevel, selv om inngrepet prinsipielt sett bare rammer flaggstaten, vil også fysiske og juridiske personer omfattes, for eksempel mannskapet om bord på skipet eller selskapet som eier det. Siden legalitetsprinsippet også gjelder faktiske handlinger, gjelder likevel lovskravet.<sup>61</sup> Dette underbygges av Rt. 1996.654. Saken reiste spørsmål om straff for ulovlig fiske i fiskevernesonen utøvd av islendinger. I den forbindelse ble det uttalt at «folkerettslig adgang til å forby slikt fiske kan ikke erstatte manglende hjemmel i norsk intern rett». Det samme må gjelde ved forvaltningsmessige tiltak. En folkerettslig adgang til å gripe inn overfor skip som truer med å forurense, kan ikke erstatte manglende eller uklart hjemmel i norsk rett.

At det forvaltningsmessige legalitetsprinsippet kommer til anvendelse, gir to metodiske poeng. For det første ved spørsmålet om utvidende fortolkning av inngrepsforskriften. At forskriften er gitt med hjemmel i lov er klart, men selve inngrepet må ligge innenfor forskriftens materielle anvendelsesområde. På noen områder mener jeg at forskriften er gitt et snevrere anvendelsesområde enn konvensjonen med tilhørende rettskilder åpner for. Spørsmålet er da om forskriften kan tolkes utvidende. To sterke reelle hensyn taler generelt for dette. Det presumsjonen mot seg at myndighetene har ment å fravike folkeretten. Videre har *Backer* på miljørettens område til ordre for at legalitetsprinsippet ikke står særlig

---

<sup>60</sup> Skoghøy (2017) s. 55.

<sup>61</sup> Ibid. s. 58.

sterkt, siden inngrepet foretas for å beskytte verneverdige fellesskapsinteresser.<sup>62</sup>

Antageligvis har disse synspunktene mindre vekt etter at legalitetsprinsippet ble grunnlovsfestet. I forarbeidene ble det det presisert at prinsippet skal være en «reell skranke for makthaverens myndighetsutøvelse».<sup>63</sup> Dette er fulgt opp i rettspraksis.<sup>64</sup> Det kan synes at praksis i dag oppstiller et krav om at lovens ordlyd danner den ytre rammen for anvendelsen.<sup>65</sup> Når det senere i fremstillingen tas stilling til utvidende fortolkning av forskriften skjer det med utgangspunkt i denne rettslige rammen. Siden en generell gjennomgang av legalitetsprinsippet i drøftelsene ligger utenfor oppgavens rammer, formålet er først og fremst å utheve forskjellene, vil det i hovedsak pekes på relevante momenter.

Det andre metodiske poenget er vrakfjerningskonvensjonenes manglende innarbeidelse i norsk rett. Per januar 2020 er det bare ansvarsreglene som er gjennomført, og det er usikkert når konvensjonens fjerningsregler vil være gjennomført som norsk lov.<sup>66</sup> Dette medfører for det første at fastleggelsen av rettsreglene må bygge på konvensjonen direkte, og dermed i tråd med folkerettslig metode. For det andre innebærer det at det må vurderes særskilt i hvilken grad forurensningsmyndigheten kan bygge på reglene direkte.

## 1.4 Om forholdet til regler som fritar for statsansvar

Inngrep eller på annen måte hindring av fremmede skips navigasjon er i *utgangspunktet* et folkerettsbrudd. Flaggstatens eksklusive jurisdiksjon krenkes, og kyststaten kan holdes ansvarlig. For at inngrepet skal være lovlig må det foreligge et særlig rettsgrunnlag som gjør unntak fra dette

---

<sup>62</sup> Backer (2012) s. 139 med videre henvisinger, begrunner dette i at et strengt legalitetsprinsipp på miljøretten område går på bekostning av langsiktige fellesinteresser til fordel for enkeltpersoner interesser.

<sup>63</sup> Dokument 16 (2011–2012) s. 248.

<sup>64</sup> Skoghøy (2018) s. 55 med videre henvisinger.

<sup>65</sup> Bergo (2019) s. 223.

<sup>66</sup> I samtale med SD ble det opplyst at forskriftsarbeidet enda ikke har startet opp.

utgangspunktet. Det er som nevnt disse unntakene som er gjenstand for analyse i denne fremstillingen. KAN FJERNES

At inngrepet gjør en ellers ulovlig handling rettmessig, gjør at forholdet til folkerettskommisjonens utkast til statsansvar (ARSIWA) må forklares.<sup>67</sup> Reglene fastslår når en folkerettsregel anses brutt og hvordan brudd skal sanksjoneres. Utkastet oppstiller også regler om forhold som fritar fra statsansvar (*circumstances precluding wrongfulness*).<sup>68</sup> Disse ansvarsfrihetsgrunnene medfører at en ellers ulovlig handling, ikke anses rettstridig.<sup>69</sup> Rettsvirkningen av handlinger i tråd med ARSIWA og øvrige inngrepshjelmer syntes altså å lede til likt resultat; selv om den eksklusive flaggstatjurisdiksjonen krenkes holdes ikke kyststaten ansvarlig for inngrepet.

De inngrepshjemplene som analyseres i denne avhandlingen er såkalte primærregler. Dette er rettsstiftende rettskilder som oppstiller rettigheter og plikter, for eksempel traktater og sedvaner<sup>70</sup>. Dermed er både inngrepskonvensjonen, vrakfjerningskonvensjonen og bergingsreglene primærregler. Statsansvarsregelene er på sin side sekundærregler. Det oppstilles ikke rettigheter eller plikter, men reglene forteller når en primærregel skal anses brutt. Skillet er unektelig noe kunstig, siden også sekundærnormene kan anvende som inngrepshjelmer.<sup>71</sup>

Det er to ansvarsfrihetsgrunner som er relevante for avhandlingens tema. Den første er samtykke. «Valid consent» fra en stat vedrørende en handling fra en annen stat «precludes the wrongfulness» av handlingen der denne er innenfor samtykket.<sup>72</sup>

Vilkåret er at samtykket er «valid». Innholdet i dette kravet er av ICJ oppsummert til å være «clearly established» og «actually expressed by the state rather than merely presumed on the basis that the state would

---

<sup>67</sup> Articles on Responsibility of States for Internationally Wrongful Acts (ARSIWA), 2001. Reglene er ikke en konvensjon, men gir et sedvanerettslig uttrykk for statsansvarsreglene. Se Ruud/Ulfstein (2018), s. 314.

<sup>68</sup> Jf. ARSIWA del V.

<sup>69</sup> Ruud/Ulfstein (2018) s. 316.

<sup>70</sup> Helmersen (2014) s. 58.

<sup>71</sup> Crawford (2019) s. 524.

<sup>72</sup> ARSIWA art. 20.

have consented if it had been asked».<sup>73</sup> Med andre ord må samtykket må være klart og utvetydig og eksplisitt avsagt av flaggstaten.

Flaggstaten kan samtykke til inngrep overfor et skip som fører dens flagg, som gir kyststaten kompetanse til å handle innenfor rammen av samtykket. Dette kan være svært praktisk. Stater har en fellesinteresse i å unngå forurensing, og hvis kyststaten tillates å gripe inn, minimeres eller unngås forurensningsfaren. Det stilles heller ikke særlig høye krav til hvem som er samtykkekompetent før et samtykke er «valid». Dette underbygges av *Savarkar-saken*. Her kom et tribunal til at Frankrike implisitt hadde samtykket til at engelske agenter foretok en arrest på fransk territorium, en handling som ellers er i strid med suverenitetsprinsippet.<sup>74</sup> Den som hadde gitt samtykket var en fransk offiser, som klart ikke representerte staten, men det ble likevel ansett for å være tilstrekkelig. Det samme må gjelde hvem som er samtykkekompetent hos flaggstaten.<sup>75</sup>

Antagelig kan også skipet selv samtykke til inngrepet.<sup>76</sup> Her finnes det også en viss statspraksis. Skipet *Warfa* strandet ved kysten av Sør-Afrika i februar 1981, lastet med 64 000 tonn råolje.<sup>77</sup> Skipet ble liggende på revet i over en uke, mens situasjonen stadig forverret seg. Da skipet ble brakt flott viste det seg ytterligere berging ikke var formålstjenlig. *Warfa* ble da slept 200 nautiske mil ut på åpent hav, og deretter bombet. Det var eieren, og hans forsikringselskap, som samtykket til denne handlingen.

Det er først når samtykke ikke gis at inngrepskompetansen etter reglene som skal gjennomgås er relevante. Men det er ikke gitt at samtykke alltid blir gitt. For det første kan flaggstaten nekte på grunn av egeninteresse i saken. Såkalte «bekvemmelighetsflaggstater» har en egeninteresse i å fremstå som skipsvennlige, og vil strekke seg langt for å bevare dette inntrykket. Siden inngrepssituasjoner etter sin art er underlagt et tidspress, kan det videre være usikkert om kyststaten får kontakt

---

<sup>73</sup> Crawford (2013), s. 285 med henvisning til *DRC v. Uganda*.

<sup>74</sup> *Ibid.* s. 284.

<sup>75</sup> Wendel (2007), s. 167 enhver «petty officer» er samtykkekompetent.

<sup>76</sup> Se Falkanger (2011), s. 55-59.

<sup>77</sup> Cundick (1972), s. 34-41.

med en samtykkekompetent representant for flaggstaten. Samtykket kan også være underlagt vilkår; flaggstaten nedlegger for eksempel forbudt mot bestemte handlinger, som at skipet ikke skal skades, eller betinger seg retten til erstatning for handlingene. Kyststaten kan altså ikke basere seg på at flaggstater alltid vil samtykke til et inngrep.

Den andre ansvarsfrihetsgrunnen er nødrett.<sup>78</sup> Handlinger foretatt for å beskytte en essensiell interesse mot en alvorlig og overhengende fare, hvor handlingen er den eneste måten å unngå faren på, er likevel lovlig. Regelen kan legislativt ses å være begrunnet i de samme hensyn som inngrepskonvensjonen; kyststaten må gis adgang til å tilside sette primærnormen der den står overfor en alvorlig trussel som truer statsinteressene. Likheten mellom nødrett og inngrepsforskriften trer også tydelig frem når britenes bombing av *Torry Canyon* i kommentarene til ARSIWA trekkes frem som et eksempel på ansvarsfrie handling.<sup>79</sup>

Selve tolkningen og forholdet mellom ARSIWA artikkel 25 og inngrepshjemlene presenteres imidlertid ikke her. Det gir mer mening å behandle dette *etter* at primærreglene er presentert, og fremstillingen reserveres til kapittel 5. Dette henger sammen med nødrettens funksjon som en sekundærnorm. Det er først når primærnormen er brutt, det vil si at handlingen er ulovlig etter primærnormen, at det er relevant å se om nødrett kan medføre ansvarsfrihet for staten.

## 1.5 Forurensing

Inngrepet foretas for å beskytte kyststaten mot følgene av forurensing. De vernede interessene varierer ut fra hjemmelsgrunnlaget, fra beskyttelse av «marint miljø» i seg selv<sup>80</sup> til beskyttelse av kystlinjen og den vage

---

<sup>78</sup> Jf. ARSIWA art. 25, hvor det heter «necessity». Ruud/Ulfstein (2018) s. 316 oversetter dette med «nødrett», mens Helmersen (2014) s. 135 bruker begrepet «nødvendighet». I denne fremstillingen anvendes «nødrett».

<sup>79</sup> YILC (2002) s. 82.

<sup>80</sup> WRC art. 1.5(2) b.

kategorien «forbundne interesser».<sup>81</sup> Fellesnevneren er «forurensning». Dette begrepet må defineres. Siden oppgaven gjelder skip, siktes det til havforurensing, eller mer presist, forurensning av det marine miljø fra skip.

Tradisjonelt undergis forurensningsbegrepet en vid definisjon. Etter forurl. § 6 er forurensning enhver form for tilførsel som er eller kan være til skade eller ulempe for miljøet. Også havrettskonvensjonen har en vid definisjon, selv om den er noe snevrere enn forurensningsloven. Begge definisjoner er likevel anvendelige i lys av temaet her. Det siktes altså til enhver tilførsel av stoffer som kan være til skade for miljøet fra skip. Selve skipsforurensingen deles tradisjonelt inn i to typer, driftsutslipp og utilsiktede utslipp.<sup>82</sup> En tredje kategori, som riktignok ikke er begrenset til skip, er dumping.

Driftsutslipp er utslipp som følge av den normale driften av et skip, både den mekaniske driften og praksisen til sjømennene om bord. Eksempler på driftsutslipp er kjølevann eller eksos som går via atmosfæren før den overføres til sjøen.<sup>83</sup> I tankfartens tidlige år var det sågar vanlig praksis å skylle tankene med sjøvann og pumpe det oljeholdige avfallsvannet ut i sjøen. Driftsutslippene utgjør den prosentvise størstedelen av utslippene fra skip og det er gjort betydelig innsats på internasjonalt plan for å bekjempe denne. De mest sentrale virkemidlene er havrettskonvensjonen og MARPOL 73/78.<sup>84</sup> *Håndhevelsesjurisdiksjonen* overfor slik forurensing er begrenset innenfor rammen av havrettskonvensjonen art. 220, og tiltakene statene kan iverksette er begrenset.

Utilsiktede utslipp er forurensing fra skip som følge av en sjøulykke, for eksempel en kollisjon, en grunnstøting eller andre hendelser som gjør at lasten eller bunkers unnslipper. Dette utgjør en prosentvis liten

---

<sup>81</sup> Inngrepsforskriften § 2.4. Det kan diskuteres hvor heldig ordet «forbundne» er. I vrakfjerningskonvensjonen art. 1.6, som definerer «Related interests», har departementet oversatt begrepet med «tilhørende interesser». I denne avhandlingen vil begge former bli brukt.

<sup>82</sup> Birnie (2009), s. 399.

<sup>83</sup> Tanaka (2015), s. 271.

<sup>84</sup> 1978-protokoll vedrørende Den internasjonale konvensjon om hindring av forurensning fra skip, 1973.



andel av den totale forurensingen av havet, men siden de konsentreres i et avgrenset område er skadevirkningene store.<sup>85</sup> Det klassiske eksemplet er oljetankeren som går på grunn slik at lasten slipper ut.<sup>86</sup> Antall ulykker har vært i stadig nedgang siden 1970, mens frakten av petroleumsprodukter har mer enn doblet seg.<sup>87</sup> Selv om en slik utvikling er gledelig, må det fortsatt forventes at ulykker til sjøs vil inntreffe. Et nyere eksempel på et større utslipp er *Sanchi* som i 2018 kolliderte i Øst-Kinahavet, hvoretter det begynte å brenne. Skipet var lastet med 136 000 tonn petroleums-kondensat, stoff det er lite erfaring med langtidsvirkningene av.<sup>88</sup>

Dette er ikke formålstjenlig å operere med et helt skarpt skille mellom driftsutslipp og utilsiktede utslipp. Selv om driftsutslippene omhandler selve driften eller handlemåten, vil de ofte samtidig være utilsiktede.<sup>89</sup> Avgrensingen må heller gjøres mot forsettlige utslipp, som dumping. Dette er bevisste utslipp av avfall eller annet materiale fra skip, eller forsettlig senkning eller etterlatning av skip.<sup>90</sup> Slike utslipp er i dag forbudt etter London-konvensjonen<sup>91</sup> som er gjennomført i skipssikkerhetsloven i norsk rett. Det bemerkes at konvensjonen ikke gir adgang til å gripe inn ved preventive tiltak.

En forutsetning for at inngrepshjemplene som behandles i denne avhandlingen er at et skip er involvert. Selv om begrepet gir umiddelbare assosiasjoner er det legaldefinert i de ulike reglene som skal behandles. Etter inngrepsforskriften er skip enten «ethvert sjøgående fartøy av en hvilken som helst type», eller «enhver flytende farkost», unntatt installasjoner som er beskjeftiget med utforskning og utnyttelse av ressurser på havbunnen.<sup>92</sup>

---

<sup>85</sup> Birnie (2009), s. 400.

<sup>86</sup> Noen berømte eksempler *Torrey Canyon*, *Amoco Cadiz*, *Exxon Valdez*, *Erika* og *Prestige*.

<sup>87</sup> ITOPF (2020)

<sup>88</sup> Cedre (2018).

<sup>89</sup> Ringbom (2008a), s. 404.

<sup>90</sup> Havrettskonvensjonen art. 1(5)

<sup>91</sup> Convention on the Prevention of Marine Pollution by Dumping of Wastes and Other Matters, 1972.

<sup>92</sup> Forskriften § 2.2. Se også WRC art. 1.2 som har en tilsvarende vid definisjon

Begge definisjoner er vide, og relativt selvforklarende. «ethvert sjøgående fartøy» omfatter alle skip, og er ikke, som ansvarskonvensjonen, begrenset til tankskip. Alle skip omfattes. At fartøyet må være «sjøgående» er en unødvendig henvisning, siden forskriftens anvendelsesområde uansett er på sjøen. Den andre delen av definisjonen omfatter alt som kan flyte, bortsett fra når slike objekter bedriver utnytting av ressurser på havbunnen. En lekter vil derfor være omfattet, det samme vil en oljeplattform under slep, siden denne ikke utvinner ressurser.

## 1.6 Videre opplegg

Avhandlingen har seks deler. I del 2 analyseres inngrepsforskriften, med særlig fokus på vilkårene for når norske myndigheter kan gripe inn på åpent hav, og i norsk økonomisk sone overfor et skip som truer med å forurense. Temaets relasjon til folkeretten kommer her tydelig frem, og fordrer fremstilling av havrettskonvensjonens inngrepsregulering, samt den folkerettslige sedvanen. I del 3 behandles vrakfjerningskonvensjonen. Selv om navnet tilsier at konvensjonen er begrenset til «vrak» og «fjerning» skal det vises at den kan gis et adskillig bredere anvendelsesområdet enn dette.

Avhandlingens kapittel 4 og 5 er kortere. I kapittel 4 behandles bergingsreglene, hvor det skal undersøkes om reglene kan begrunne et direkte inngrep for staten, og når staten kan instruere bergerne. I kapittel 5 behandles to «fellesspørsmål». For det første ses det på ansvarsfrihetsgrunnen «nødrett» sitt forhold til de øvrige hjemmelsgrunnlagene. For det andre ses det på når staten blir erstatningsansvarlig for urettmessige inngrep, med særlig fokus på inngrepskonvensjonen. I kapittel 6 gis det en oppsummerende avslutning over avhandlingen.

## 2 Inngrepsforskriften

### 2.1 Innledning

I dette kapitlet skal den norske gjennomføringen av inngrepskonvensjonen og inngrepsprotokollen, den såkalte inngrepsforskriften, behandles. Forskriften er hjemlet i forurensingsloven § 74(5) hvor det går frem at inngrep mot akutt forurensing på åpent hav og i økonomisk sone skal skje i samsvar med «mellomfolkelig overenskomst som Norge har sluttet seg til».<sup>93</sup> Inngrepsforskriften § 1 nr. 1 lyder:

«Denne forskrift gjelder skip i norsk økonomisk sone eller på åpent hav når den norske kyst, herunder kysten rundt Svalbard og Jan Mayen, eller dermed forbundne interesser er truet av forurensning av olje eller andre stoffer som følge av en sjøulykke eller handlinger i tilknytning til en slik ulykke, som med rimelighet kan ventes å medføre skadelige følger av betydelig omfang»

Bestemmelsen angir virkeområdet til forskriften, eller om man vil, vilkårene for norske myndigheters inngrep over utenlandske skip som seiler under fremmed flagg. Vilårene for inngrep er strenge. Dette har til dels sammenheng med jurisdiksjonsreglene som ble trukket opp innledningsvis; det gjøres unntak fra et helt grunnleggende folkerettslig prinsipp. Vel så mye kan den høye inngrepsterskelen ses i lys av den historiske tiden konvensjonen ble til i. For å sikre nødvendig oppslutning og hindre misbruk måtte vilårene være høye. Det geopolitiske klimaet, hvor den kalde krigen raste, kombinert med konvensjonens nyskapende karakter har utvilsomt hatt innvirkning vilårene.<sup>94</sup>

Tittelen på dette kapitlet – inngrep – bærer bud om at det skal behandle mer enn inngrepsforskriften. Dette har sammenheng med havrettskonvensjonens regulering av kyststatens inngrepskompetanse. Denne bestemmelsen, artikkel 221, er imidlertid formulert slik at den

---

<sup>93</sup> Indirekte henvisning følger også av forurl. § 3(2) nr. 3.

<sup>94</sup> Rouw (1993) s. 347.

tilsynelatende ikke gir en selvstendig rett til inngrep, men bare bekrefter eksistensen av den. Bestemmelsen «gjør ingen innskrenking» i den folkerettslige adgangen til å gripe inn overfor forulykkede skip.<sup>95</sup> Hvilken betydning bestemmelsen har på både inngrepsforskriften og inngrepskonvensjonen må derfor avklares.

I dette kapittelet skal vilkårene for inngrep gjennomgås. I punkt 2.3 gjennomgås forskriftens geografiske virkeområde, før begrepet sjøulykke og de materielle vilkårene for inngrep presenteres i punkt 2.4. Her drøftes også rekkevidden til havrettskonvensjonen artikkel 221, både folkerettslig og internrettslig, før rettslige krav til tiltaket presenteres i punkt 2.5. Det neste punktene er mer overordnet, hvor forholdet til en sedvanefestet rett til å gripe inn presenteres i punkt 2.6. Avslutningsvis gis en oppsummering i punkt 2.7. Først skal det imidlertid sies litt om hvilke krav som gjelder kyststatens vurdering av om vilkårene er oppfylt.

## 2.2 Om vurderingen

Der kyststaten griper inn, er formålet først og fremst å forhindre og avverge forurensing.<sup>96</sup> Denne rettslige karakteristikken gjør at bevisvurderingen må kommenteres. Det må tas stilling til hvordan staten avgjør om vilkårene for å gripe inn er oppfylt, og hvilke krav som gjelder den informasjonen som denne avgjørelsen baseres på.

I «vanlige» bilaterale tvister påhviler vanligvis bevisbyrden den saksøkende stat. Om stat A mener at stat B ikke har oppfylt sin plikt til å beskytte ambassadene i landet, er det opp til stat A å bevise dette. Ved spørsmål om inngrep kan ikke denne hovedregelen opprettholdes. Der stat B med henvisning til unnskyldningsgrunn mener at ansvar ikke oppstår er det denne staten som må kunne bevise at vilkårene for ansvarsfrihetsgrunnen er oppfylt.<sup>97</sup>

Dette generelle eksemplet har overføringsverdi til situasjoner der norske myndigheter griper inn for å beskytte sin kyst og forbundne

---

<sup>95</sup> Hrk. art. 221(1).

<sup>96</sup> Forskriften § 3.1.

<sup>97</sup> Korb (2017) s. 18.

interesser. Ved inngrepet krenkes flaggstatens jurisdiksjon, og det er den *inngrepstaten* som må ha bevisbyrden for at dette var lovlig, ikke den påstått skadelidte staten.<sup>98</sup> Dersom det kommer til tvist, må den inngrepstaten være beredt til å bevise at vilkårene var oppfylt. Bevisbyrden påhviler altså den inngrepstaten, og dette trekker i retning av at kyststaten må vurdere sakens faktum objektivt og handle deretter.<sup>99</sup>

Støtte for dette kan utledes av *Donau-saken*. Saken gjaldt bygging av en demning og kraftverk i området Gavcikovo-Nagymaros, hvor Ungarn ikke lenger ønsket å gjennomføre prosjektet og anførte blant annet nødrett som grunnlag for ansvarsfrihet.<sup>100</sup> Ved spørsmålet om vilkårene for nødrett var oppfylt uttalte domstolen at Ungarn ikke var «the sole judge of whether those conditions have been met».<sup>101</sup> ICJ oppstilte altså krav om en objektiv vurdering av alle relevante momenter. Det er ikke tilstrekkelig at staten *føler* seg så truet at den må handle; vilkårene må objektivt sett være oppfylt. Likhetsstrekkene mellom nødrett og inngrepsforskriften tilsier at det samme må gjelde ved inngrep.<sup>102</sup>

De situasjonene hvor kyststater vurderer å gripe inn vil ofte være kaotiske. Kyststaten betrakter situasjonen på avstand, og det er vanskelig å danne seg et helt korrekt bilde av forholdene. Videre, siden et inngrep etter sin art er rettet fremover i tid – målet er å unngå eller begrense forurensing – vil ikke kyststaten ha full oversikt over alle skadevirkninger som kan tenkes å inntreffe. Hvilke krav gjelder da til den informasjonen kyststaten handler etter?

Generelt må staten ta hensyn til all relevant informasjon og vurdere denne aktsomt. Det kreves ikke at den har full oversikt, men den må ha nok informasjon til å kunne avgjøre om den skal gripe inn eller ikke. Dette underbygges av havrettskonvensjonen regulering av staters erstatningsansvar ved utøvelse av håndhevelsesjurisdiksjon. Staten er erstatningsansvarlig når tiltaket overstiger det som med rimelighet er

---

<sup>98</sup> Crawford (2013), s. 320.

<sup>99</sup> Cundick (1973) s. 526 og Falkanger (2011) s. 113.

<sup>100</sup> *Donau-saken* s. 40-41.

<sup>101</sup> *Ibid.* Avs. 51

<sup>102</sup> Slik også Falkanger (2011), s. 113.

nødvendig «in the light of available information».<sup>103</sup> Her forutsettes det klart at vurderingen må ta utgangspunkt i den informasjonen som er tilgjengelig for kyststaten når det gripes inn. Det må likevel oppstilles et visst krav til denne informasjonen. Kyststaten kan ikke omgå beviskravet ved å la være å undersøke relevante forhold, og handle basert på løsere antagelser og usikkert faktum.

## 2.3 Forskriftens geografiske virkeområde

### 2.3.1 Innledning

Forskriftens § 1.1 angir det geografiske virkeområdet til skip i «norsk økonomisk sone eller åpent hav».<sup>104</sup> Siden forskriften verner kysten rundt Svalbard og Jan Mayen eksplisitt vil det også kunne gripes inn i fiskevernesonene og fiskerisonen.<sup>105</sup> Dermed syntes spørsmålet om forskriftens geografiske anvendelsesområde å være avklart.

*Konvensjonen* gjelder derimot etter sin ordlyd «on the high seas», og har ingen henvisninger til inngrep i den økonomiske sonen.<sup>106</sup> Dette skyldes at eksklusive økonomiske soner ikke var et utbredt fenomen da konvensjonen ble skrevet. Konvensjonen må derfor tolkes dithen at den også gjelder i den økonomiske sone. Hvis ikke ville staten hatt mindre jurisdiksjon i sin egen økonomiske sone enn på åpent hav. *Churchill* uttaler at et slikt tolkningsresultat ville vært «plainly absurd».<sup>107</sup> Samtlige forfattere legger derfor til grunn at konvensjonen gjelder i den økonomiske sone.<sup>108</sup> Videre eksisterer det praksis på inngrep i sonen, som spanske myndigheters inngrep overfor *Prestige* i 2002.<sup>109</sup>

---

<sup>103</sup> Hrk. Art. 232.

<sup>104</sup> Forskriften § 1.1. Forskriften har altså et videre geografisk anvendelsesområde enn hjemmelsloven (forurl). Siden forskriftsadgangen er eksplisitt regulert i § 74(5) oppstår det ingen særlige spørsmål her.

<sup>105</sup> «Forskrift om utvidelse av det geografiske virkeområdet til forurensningsloven § 74 femte ledd» utvider anvendelsesområdet.

<sup>106</sup> Inngrepskonvensjonen art. 1.1

<sup>107</sup> Churchill/Lowe (1999) s. 354

<sup>108</sup> Se for eksempel Rouw (1993), s. 346 og Blacno-Bazan (2016) s. 266.

<sup>109</sup> De la Rue/Anderson (2009) s. 901.

Det er derfor sikkert at inngrepskonvensjonen også gjelder i den økonomiske sonen. Dette er reflektert i havrettskonvensjonens regulering av inngrepskompetansen, artikkel 221, som angir geografisk virkeområde til «beyond the territorial sea».

### 2.3.2 Andre staters økonomiske sone

Et tilgrensende spørsmål er om det kan gripes inn i andre staters økonomiske soner. I 1969, da inngrepskonvensjonen ble skrevet, var territorialfarvannets bredde varierende, men den rådende oppfatningen var at territorialfarvannet var tre mil bredt.<sup>110</sup> Utenfor dette var det åpent hav. Etter havrettskonvensjonen ikrafttredelse ble havets soner endelig fastlagt. Territorialfarvannet ble utvidet til tolv mil og særskilte soner som den tilstøtende og eksklusiv økonomisk sone ble etablert.

Forskriften åpner ikke for inngrep i andre staters økonomiske sone. Virkeområdet er begrenset til «skip i norsk økonomisk sone».<sup>111</sup> Naturlig nok regulerer heller ikke konvensjonen spørsmålet, men en «mekanisk» anvendelse taler for at det fortsatt kan gripes inn i andre staters økonomiske sone. Siden inngrepskonvensjonen gjaldt i det som nå er staters økonomiske sone, kan det argumenteres for at det samme gjelde i dag. Spørsmålet må derfor presises: Medførte opprettelsen av de eksklusive økonomiske sonene at inngrepsadgangen i disse sonene forsvant?

Spørsmålet er ikke upraktisk. I lekter-saken slet lekteren seg i nederlandske økonomisk sone før den begynte å drive mot Valhall-plattformen. Selv om det neppe var grunnlag for tiltak allerede her – vilkårene for inngrep var ikke oppfylt – viser hendelsen at sjøulykken kan inntreffe i land As økonomiske sone, men true land Bs kyst eller forbundne interesser.

Svaret kan ikke finnes i en tolkning av inngrepskonvensjonen, men havrettskonvensjonens regulering av inngrepsadgangen, artikkel 221, syntes å åpne for inngrep i andre staters økonomiske sone. Bestemmelsen angir virkeområdet nøytralt. Det kan gripes inn «utenfor sjøterritoriet».

---

<sup>110</sup> Trümppler (2017) s. 36.

<sup>111</sup> Inngrepsforskriften § 1.1 (min uthev.)

Ordlyden åpner for at alle farvann utenfor territorialfarvannet til den inngripende stat omfattes. I tråd med alminnelige folkerett må det innfortolkes en grense ved andre staters territorialfarvann. Fremmede staters inngrep ville krenket den territoriale suvereniteten.<sup>112</sup>

Den økonomiske sone er derimot verken territorialfarvann eller åpent hav, men en sone *sui generis*. Kyststatens jurisdiksjon er ikke basert på territorialitet, men det som havrettskonvensjonen åpner for. Den berørte staten kan gi regler og håndheve disse innenfor rammen av havrettskonvensjonen.<sup>113</sup> Håndhevelsesjurisdiksjonen er imidlertid begrenset, og det mest tyngende tiltaket er arrest av skipet. Jurisdiksjonen er også begrenset til forurensing som har funnet sted.<sup>114</sup> Inngrep overfor skip som *truer* med å forurense må dermed hjemles i inngrepskonvensjonen, eller en sedvane med tilsvarende innhold. Et inngrep fra en kyststat som er truet av en sjøulykke der skipet befinner seg i en annen stats økonomiske sone krenker ikke sistnevntes stats jurisdiksjon.

Dette underbygges ytterligere av havrettskonvensjonen artikkel 56.2. Når kyststaten utøver sine rettigheter i den økonomiske sone, skal den ha «due regard» til andre staters rettigheter og plikter. Bestemmelsen oppstiller en aktsomhetsplikt til å ta hensyn til andre staters rettigheter og plikter i den økonomiske sone. Kyststaten har ikke absolutte rettigheter i sin egen økonomiske sone, og i dette kan det ligge en plikt til å tillate andre kyststaters inngrep.<sup>115</sup>

I litteraturen varierer konklusjonene. *Falkanger* er ikke avvisende, men konkluderer ikke eksplisitt over temaet.<sup>116</sup> *Bartenstein* antyder at art 221 og henvisningen til sedvane kan begrunne inngrep i både territorialfarvannet og økonomiske sone til andre stater, men da begrunnet

---

<sup>112</sup> Jf. kapittel 1.2.

<sup>113</sup> Hrk art. 56.2 iii), jf. art. 211(5), jf. Art. 220.

<sup>114</sup> Hrk. Art. 220(5), det må være «clear grounds for believing» at et større utslipp har funnet sted og skipet nekter å gi informasjon. Se Ringbom (2015) s. 110.

<sup>115</sup> Proells (2017) s. 430.

<sup>116</sup> Falkanger (2011) s. 127-128.



i ansvarsfrihetsgrunnen nødrett.<sup>117</sup> *Blanco-Bazan* mener inngrep også kan foretas i økonomiske soner helt generelt.<sup>118</sup>

Det foreliggende rettskildematerialet gir ikke klart svar, men det mest riktige, må være å se det slik at opprettelsen av økonomiske sonene ikke medførte en endring i utgangspunktet som gjaldt under inngrepskonvensjonen. Foruten at konvensjonen gjaldt i dette området tidligere, tilsier sammenhengen med nødretten som det bærende hensynet bak reglene, at staten må kunne gripe inn i andre staters økonomiske sone. Staten må kunne beskytte sine interesser fra en forestående ulykke, selv om det befinner seg i en annen stats økonomiske sone. Det er også et praktisk behov for slike regler. Det er ikke gitt at stat A griper inn overfor skipet, enten fordi vilkårene for denne staten ikke er oppfylt, eller fordi den ikke ønsker å utsette seg for risikoen om grunnlaget for å gripe inn er tvilsomt.

Denne tolkningen medfører at to stater kan ha inngrepskompetanse, samtidig. I og for seg er ikke dette en spesiell situasjon. Den kunne også oppstå før de økonomiske sonene var en del av folkeretten, for eksempel der et skip i den engelske kanal truet både England og Frankrike. Når to (eller flere) stater har inngrepskompetanse samtidig, må det kunne avklares en prioritetsrekkefølge. Løsningen er da samarbeid.

Det finnes en rekke internasjonale konvensjoner om samarbeid ved forurensing. Ved alvorlige ulykker kan det anmodes om samarbeid fra andre stater, jf. for eksempel OPRC artikkel 7.<sup>119</sup> Enda mer konkret er vrakfjerningskonvensjonen, som har tatt høyde for situasjonen hvor et vrak truer en annen stat enn den berørte staten.<sup>120</sup> Etter artikkel 2.5 skal partene i slike situasjoner «bestrebe» et samarbeid. Utover denne samarbeidsplikten er imidlertid bestemmelsen taus, men det er rimelig å anta at den berørte staten har fjerningskompetansen.<sup>121</sup> En utfordring er at det ikke foreligger en plikt til samarbeid. Etter vrakfjerningskonvensjonen skal partene kun «bestrebe» et samarbeid, men etter andre samarbeids-

---

<sup>117</sup> Bartenstein (2017a) s. 1517-1518.

<sup>118</sup> Blanco-Bazan (2016) s. 263.

<sup>119</sup> International convention on oil pollution preparedness, response and cooperation, 1990.

<sup>120</sup> Den «berørte staten» er staten som har vraket i sin økonomiske sone, se WRC Art. 1.9.

<sup>121</sup> Gaskell/Forrest (2016 s. 73).

avtaler er bidrag betinget av anmodning fra den berørte staten. Det kan tenkes situasjoner hvor venting på en slik anmodning kan medføre at viktig tid går tapt, og sjøulykken forverrer seg.

Det geografiske anvendelsesområdet til inngrepskonvensjonen er etter dette åpent hav og økonomiske soner generelt. Der to eller flere stater har inngrepskompetanse samtidig, må spørsmålet om hvem som kan gripe inn løses konkret fra sak til sak. Det er likevel ikke grunn til å oppstille en presumsjon om at staten som har skipet i «sin» økonomiske sone alltid gis rett til å gripe inn.

### 2.3.3 Kan inngrepsforskriften tolkes utvidende?

Inngrepskonvensjonens geografiske anvendelsesområde er altså åpent hav og økonomiske sone, også økonomiske soner tilhørende tilgrensende stater. Inngrepsforskriften er begrenset til «norsk økonomisk sone og åpent hav», jf. § 1.1. Det oppstår da et spørsmål om forskriften kan tolkes utvidende, slik at norske myndigheter kan gripe inn overfor skip i andre staters økonomiske sone.

Dette er et spørsmål om å tolke forskriften utvidende. I utgangspunktet er en slik tolkning i tråd med presumsjonsprinsippet; forskriften må tolkes utvidende for å sikre oppfyllelsen av våre folkerettslige forpliktelser. Også andre reelle hensyn, som at man burde velge den tolkningen som samlet sett gir best beskyttelse av miljøet, trekker i retning av en utvidende fortolkning. Også inngrepets utpregede folkerettslige karakter, taler for en utvidende fortolkning. Siden det gjelder et lovskrav på området, kan dette være en skranke for en utvidende tolkning.

Det har vært foreslått å utvide tolkningen av inngrepsforskriften med *nødrett*.<sup>122</sup> Etter mitt syn treffer imidlertid dette ikke helt; inngrep med hjemmel i internrettslig nødrett er et annet grunnlag enn tiltak med hjemmel i forskriften.<sup>123</sup> Rent folkerettslig berøres ikke lovligheten av tiltaket, siden dette ikke avhenger av om tiltaket ligger innenfor den internrettslige hjemmelen. Likevel antar jeg at man ikke kan fravike en

---

<sup>122</sup> Steigberg (2010) s. 79.

<sup>123</sup> Spørsmålet om nødrett som hjemmel for inngrep blir behandlet i punkt 5.2.2.

klar bestemmelse i forskriften, basert på en utvidende tolkning basert på nødrett. Legalitetsprinsippet skal være en reell skranke for myndighetsutøvelsen, og ordlyden danner den ytre grensen for anvendelsen.

Ut fra de utgangspunkter som ble trukket opp i metodekapittelet, er det usikkert om forskriften kan tolkes i tråd med konvensjonen. Siden spørsmålet om utvidende tolkning av forskriften også gjør seg gjeldene ved et annet vilkår, bortfortolkning av «alvorlig og overhengende», som er et mer praktisk spørsmål, går jeg ikke mer inn på dette spørsmålet her.

## 2.4 Vilkårene for inngrep

### 2.4.1 Innledning

I dette kapitlet skal de materielle vilkårene for inngrep behandles. Dette er en utpreget konkret vurdering, noe som vanskeliggjør en generell fremstilling av innholdet. Det er mange variabler som gjør seg gjeldende, som vær, skipets størrelse, hvilke stoffer som truer eller hvor sjøulykken inntreffer. Praksis gir også begrenset veiledning for hvor den nedre grensen for inngrep er. Formålet i dette kapitlet er likevel å gi en så generell vurdering av vilkårene som mulig.

Inngrepsforskriften oppstiller også varslingsregler, og rettslig sett kan disse betraktes som vilkår for å gripe inn.<sup>124</sup> Myndighetene må varsle skipet, flaggstaten og andre som blir berørt av et eventuelt inngrep, og tiltaket skal umiddelbart meddeles partene.<sup>125</sup> Der det er en umiddelbar fare, som ofte vil være tilfelle, kan det treffes nødvendige tiltak uten forutgående varslingsregler.<sup>126</sup> Varslingsreglene blir ikke behandlet videre i denne avhandlingen. Selv om de er svært praktiske, reiser de ingen særlige rettslige spørsmål.

I det følgende gjennomgås først grunnvilkåret om sjøulykke og tilgrensende spørsmål til definisjonen. I punkt 2.4.2 gjennomgås de

---

<sup>124</sup> Inngrepsforskriften § 4.

<sup>125</sup> Inngrepsforskriften §§ 4.1.1 og 4.1.2.

<sup>126</sup> Inngrepsforskriften § 4.3. Se Berlingeri (2015) s. 24-26 som behandler varslingsreglene i inngrepskonvensjonen i forhold til OPRCs regulering. Kyststaten må overholde begge regelsett.

materielle vilkårene for inngrep, mens forholdet til havrettskonvensjonen artikkel 221 behandles i punkt 2.4.4. Avslutningsvis behandles spørsmålet om inngrepsforskriftens anvendelse overfor fartøy i drift som står i fare for å kolliderer med en installasjon på norsk sokkel.

## 2.4.2 Grunnvilkåret om sjøulykke

I innledningen til kapittelet ble «sjøulykke» trukket frem som grunnvilkåret for inngrep. Siden tilstedeværelsen av en «sjøulykke» er et ufravikelig krav for konvensjonens anvendelse kan det karakteriseres som det juridiksjonsutløsende vilkåret. Begrepet er legaldefinert i forskriften som:

*«Sjøulykke: En kollisjon mellom skip, grunnstøting eller annet navigasjonsuhell, eller en annen hendelse om bord i et skip eller utenfor skipet som medfører materiell skade eller overhengende trussel om materiell skade på skip eller last»<sup>127</sup>*

Det oppstilles fire ulike hendelser som utgjør en «sjøulykke». Det er imidlertid uklart om siste del av bestemmelsen «som medfører materiell skade», omfatter alle de foregående eksemplene, eller om det kun knytter seg til den siste formuleringen om «annen hendelse ...».<sup>128</sup> Sistnevnte tolkningsalternativ innebærer at en kollisjon, grunnstøting eller annet navigasjonsuhell anses som sjøulykke også der de *ikke* fører til materiell skade eller overhengende trussel om slik skade.

Spørsmålet har antageligvis liten betydning for kollisjoner og grunnstøtinger. Disse vil i de aller fleste tilfeller lede til fysisk skade på skipet. For navigasjonsuhell er spørsmålet sentralt. Om det ikke kreves skade på skipet, vil navigasjonshendelsen i seg selv være tilstrekkelig for at en sjøulykke har inntrefft. Et fartøy i drift, som har mistet kontrollen over styringen, vil dermed kunne anses som en sjøulykke, også der fartøyet ikke er i umiddelbar fare for å drive inn i andre skip eller installasjoner. Hvis tolkningen er korrekt, vil dermed staten relativt enkelt kunne fastslå

---

<sup>127</sup> Inngrepsforskriften § 2 nr. 1.

<sup>128</sup> Gahlen (2015a) s. 11 videre henvisinger.

at «sjøulykken» har inntruffet, og heller konsentrere seg om øvrige vilkår for inngrep er oppfylt.

Ordlyden gir liten veiledning, men setningsoppbyggingen trekker i retning av at den mest naturlige tolkningen er at «materieell skade» på skipet eller lasten kun knytter seg til «annen hendelse»-vilkåret.<sup>129</sup> Fraværet av et komma før «annen hendelse» taler for å se teksten etter navigasjonsuhell som én hendelse, slik at det ikke gjelder et krav om skade for de tre foregående. I forarbeidene til forskriften virker det også som om departementet forstår bestemmelsen som fire alternative vilkår, hvor bare den siste hendelsen oppstiller krav om skade.<sup>130</sup> Forarbeider til forskrifter har generelt sett svært liten vekt, men illustrerer den mest naturlige måten å tolke bestemmelsen på.<sup>131</sup>

Inngrepsforskriften har nøyaktig samme setningsoppbygging som definisjonen av «maritime casualty» i inngrepskonvensjonen artikkel 2.1. Det samme tolkningsproblemet oppstår også her, og det er relevant å se om rettskilder knyttet til konvensjonen gir svaret. I det første utkastet til konvensjonen var det et komma mellom før «annen hendelse». I den vedtatte teksten er dette fjernet, uten at dette det er kommentert.<sup>132</sup> På bakgrunn av dette kan det tenkes at fjerningen er utilsiktet, og at det riktige må være å se det som fire vilkår, som alle må lede til skade.

Juridisk teori har ikke gitt problemstillingen særskilt fokus, men de som har uttalt seg er uenige om hva som er rett fortolkning. *Falkanger* kommer til, etter en overbevisende drøftelse, at fire uavhengige vilkår som mest riktig, ettersom dette utvider anvendelsesområdet og gir den mest effektive inngrepshjemmelen.<sup>133</sup> I relasjon til Hrk. Art 221(2), som oppstiller samme definisjon av sjøulykke som inngrepskonvensjonen, legger *Barteinstein* til grunn det samme.<sup>134</sup> Mange forfattere er imidlertid av motsatt oppfatning.<sup>135</sup>

---

<sup>129</sup> Hakapää (1981) s. 266.

<sup>130</sup> Miljødepartementet (1997) s. 3.

<sup>131</sup> Bergo (2019) s. 187.

<sup>132</sup> OR (1973) s. 204 og s. 423.

<sup>133</sup> Falkanger (2011) s. 139.

<sup>134</sup> Barteinstein (2017a) s. 1520.

<sup>135</sup> Hakapää (1981) s. 266, Churchill/Lowe (1999) s. 354.

Etter mitt syn må den riktige tolkningen være å se forskriftens § 2.1 som fire selvstendige vilkår, og at siste passus «som medfører materiell skade ...» bare knytter seg til «annen hendelse». Dette gir kyststaten en større inngrepskompetanse, og miljøet vernes i størst mulig grad. En slik forståelse har støtte i ordlyden, selv om dette medfører at «sjøulykke» blir et heller «tomt» vilkår. Tvert imot kan det oppnås betydelige fordeler med denne tolkningen, ved at hendelsen som utgjør en sjøulykke ikke medfører skade eller overhengende trussel om skade på skipet. Dette avhenger likevel av innholdet til de ulike situasjonene som utgjør en sjøulykke. I det videre skal dette undersøkes.

#### 2.4.2.1 De enkelte elementene i «sjøulykke»

Det er fire ulike hendelser som kan utgjøre en sjøulykke; «kollisjon mellom skip», «grunnstøting», «navigasjonsuhell» og «en annen hendelse om bord i et skip eller utenfor skipet som medfører materiell skade eller overhengende trussel om materiell skade på skip eller last».<sup>136</sup>

Uttrykket «kollisjon mellom skip» byr ikke på særlige tolkningsproblemer. I daglig språkbruk innebærer en kollisjon fysisk kontakt mellom skipene.<sup>137</sup> De vanligste sammenstøtene er der to skip som går for motorkraft kolliderer, men det er ingenting i veien for å også omfatte situasjonen der et skip driver inn i et annet. Alternativet er begrenset til sammenstøt mellom «skip». Kollisjoner mellom et fartøy og en oljeplattform som utnytter ressurser på sokkelen, faller dermed utenfor.<sup>138</sup> Derimot er uegentlige sammenstøt omfattet. Dette er sammenstøt når et skip gjennom navigeringen eller på liknende måte volder skade på annet skip, uten at sammenstøtet fysisk har funnet sted.<sup>139</sup>

Det neste alternativet er «grunnstøting». Dette er hendelser hvor skipet «kolliderer» med grunnen. Konvensjonen angir det samme som «stranding», og det er uklart hvorfor forskriften anvender det mer begren-

---

<sup>136</sup> Inngrepsforskriften § 2.1.

<sup>137</sup> Falkanger/Bull (2016), s. 218.

<sup>138</sup> Jf. kapittel 1.5.

<sup>139</sup> Sjøl. § 163.

sende «grunnstøting».<sup>140</sup> Et strandet skip er en videre kategori hendelser enn de rene grunnstøtinger. Eksempelvis kan et skip strande på andre menneskeskapte objekter, som rørledninger og andre installasjoner, og ikke bare grunnen. Likevel, etter utvidelsen av territorialfarvannet til 12 nautiske mil, er rene grunnstøtinger antagelig av mindre betydning enn tidligere, og det er lite trolig at skip kan grunnstøte innenfor forskriftens geografiske virkeområde.

Ettersom skipet ikke nødvendigvis må være skadet for at sjøulykken har inntruffet, er vilkåret «navigasjonsuhell» av stor betydning. Selve ordlyden har fått en uheldig utforming. At det må være et «uhell» innfører en viss subjektivitet i definisjonen og stemmer dårlig med konvensjonens regulering, «*incident of navigation*».<sup>141</sup> En bedre formulering er «annen hendelse knyttet til navigeringen».<sup>142</sup> Dette er et svært vidt begrep, ettersom navigasjon er læren om «hvordan man finner veien over havet», så som skipets kurs, fart, retning eller fremdrift.<sup>143</sup> Hendelser knyttet til navigeringen kan da være skip som kommer ut av kurs, driver eller skip som seiler feil i leden. Den nederlandske delegaten til konvensjonen går enda lenger. Han anser navigasjonshendelse som «fire, explosion and disturbances with respect to engines», samt «escape of oil by negligence».<sup>144</sup> Denne svært vide tolkningen har ikke fått støtte i juridisk litteratur, og det er tvilsomt om en så vid tolkning kan opprettholdes. Dette gjelder spesielt uaktsomme utslipp, som det er lite naturlig å se som en hendelse knyttet til navigeringen.

Likevel er andre hendelser knyttet til navigasjonen en svært bred kategori av hendelser. Dette er særlig praktisk i situasjoner hvor skipet av ukjente grunner begynner å drive mot en oljeplattform eller er på kollisjonskurs med andre skip, slik det var i lektersaken. I og for seg medfører tolkningen at «navigasjonshendelse» er en så vid kategori av hendelser, at nærmest alle anormale hendelser knyttet til skipet omfattes.

---

<sup>140</sup> Inngrepskonvensjonen art. 2.1.

<sup>141</sup> *ibid.* (min uthv.)

<sup>142</sup> Sjøl. § 210(3), som gjennomfører vrakfjerningskonvensjonen i norsk rett, har samme formulering.

<sup>143</sup> SNL (2019).

<sup>144</sup> Hakapää (1981), s. 266 som siterer Scheffer (1971) s. 9.

Fordelen er at kyststaten kan fokusere på om de øvrige vilkårene for inngrep er oppfylt og ikke skjebnen til skipet isolert sett.<sup>145</sup>

Den siste hendelsen som kan utgjøre en sjøulykke er «annen hendelse om bord eller utenfor skipet som medfører materiell skade eller overhengende trussel for skade på skip eller last». Dette er en oppsamlingsbestemmelse, ment å favne om hendelser som ikke faller inn under de øvrige alternativene. Begrepet «materiell skade» er en direkte oversettelse av konvensjonens «material damage». Oversettelsen er ikke helt heldig, og det mer innarbeidede begrepet «tingskade» er å foretrekke.<sup>146</sup> Forutsetningen er at hendelsen leder til tingskade på skipet eller lasten, eller en *overhengende trussel* om slik skade. I utgangspunktet omfattes alle tenkelige situasjoner hvor skipet enten er skades eller er i fare for å skades. Etter ordlyden må ikke skaden må være kvalifisert og i utgangspunktet kan en bulk omfattes.<sup>147</sup>

Både hendelser om bord i et skip og utenfor det omfattes. Hendelser om bord kan være brann, usikret last som skades, eller materialtretthet som leder til at skipet skades. Hendelser utenfor skipet kan være sammenstøt med flytende vrakgods, installasjoner i sjøen, som for eksempel en oljeplattform, eller at vær og vind medfører skade. Et illustrerende eksempel på det siste er *Amoco Cadiz* som grunnstøte mars 1978.<sup>148</sup> Grunnstøtingen skyldtes at roret hadde sviktet etter at en bølge traff det med en slik kraft at det ble låst i babord stilling. Fremdriften ble kuttet, skipet begynte å drive mot land, og grunnet problemer med inngåelse av bergingskontrakt, grunnstøtte skipet hvoretter hele lasten på 223 000 tonn råolje rant ut. Sjøulykken inntraff her allerede da roret ble ødelagt.

Ettersom hendelsen kan skje utenfor skipet og medføre en «overhengende trussel» om tingskade på skip eller last er kan sjøulykken inntreffe før tingskaden gjør det. Skipet må altså ikke være skadet etter alterna-

---

<sup>145</sup> Gahlen (2015a) s. 13.

<sup>146</sup> Dette begrepet er for eksempel valgt i sjøloven § 210 (ikke i kraft), som gjennomfører vrakfjerningskonvensjonen artikkel 1 i norsk rett. Vrakfjerningskonvensjonens definisjon av sjøulykke bygger på inngrepskonvensjonen, og begrepet skal forstås på samme måte.

<sup>147</sup> Barteinstein (2017) s. 1521.

<sup>148</sup> Cedre (2008)



tivet.<sup>149</sup> Lektersaken er igjen illustrerende. Vi forutsetter at vilkårene for inngrep var oppfylt, og spørsmålet er om det var en «sjøulykke». Den overhengende trusselen kvalifiserer tiden – tingsskaden må være nært forestående. Var det på et eller annet tidspunkt en «overhengende trussel» for tingsskade på lekteren? Problemet her oppstår i det usikre om projeksjonen på hvordan lekteren drev, og det ender opp i et spørsmål om bevisbyrde. Kyststaten må kunne bevise at vilkåret var oppfylt da det ble grepet inn, og dersom alle tilgjengelige modeller tilsa en kollisjon, var det en sjøulykke. Dette er en vanskelig vurdering, og illustrer betydningen av en vid forståelse av navigasjonshendelser.

Sjøulykke skal etter dette forstås vidt. Dette bidrar til å realisere formålet til inngrepsforskriften, å forebygge, begrense eller avverge forurensingen. Videre viser drøftelsen et sentralt poeng. Vilkaeret om sjøulykke er objektivt, og det kreves ikke at den inntreffer som resultat av skyld. Tiltaket skal bøte på *konsekvensene*, ikke årsakene til at sjøulykken oppstod.

#### 2.4.2.2 Grensedragninger

Forskriften angir i § 1.1 virkeområdet til «skip» i norsk økonomisk sone og åpent hav. I punkt 1.5 ble det vist at definisjonen av «skip» er svært vid, men at den var begrenset til enten «sjøgående» fartøy, eller «flytende» farkoster. Et relevant spørsmål er derfor om forskriften gjelder *vrak*.

Vrak har ikke en universell definisjon, og hva en sikter til kan variere ut fra sammenhengen. I forurensingsloven omfattes for eksempel vrak av avfallsdefinisjonen i § 28(1), som bestemmer at kasserte «løsøregegenstander» er vrak.<sup>150</sup> I alminnelige dagligtale er mer naturlig å tale om et vrak når skipsegenskapen opphører. Vrak faller dermed tilsynelatende utenfor inngrepsforskriften. De er verken «sjøgående» eller «flytende». Leses forskriften i sammenheng er det likevel klart at vrak er omfattet. Det er når kysten trues «som følge av en sjøulykke» at det kan gripes inn. Om skipet *etter* sjøulykken synker vil staten fortsatt ha inngrepskompetanse

---

<sup>149</sup> Falkanger (2011), s. 149.

<sup>150</sup> Tidligere var vrak regulert i en egen bestemmelse, men dette er endret som følge av EUs avfallsdirektiv.

overfor vraket. Så lenge det er en årsakssammenheng mellom sjøulykken og faren som oppstår, er inngrepsforskriften avvendelig.<sup>151</sup>

I forlengelsen av spørsmålet kan det stilles spørsmål ved om forskriften gjelder inngrep overfor *lasten*. Det har vært antydning til skip gjør at tiltak overfor lasten isolert sett ikke kan finne sted med hjemmel i forskriften.<sup>152</sup> Last som skades vil være en «sjøulykke», jf. § 2.1, noe som trekker i retning av tiltaket kan rettes mot lasten alene. Videre følger det av forskriftens eksempler på tiltak at disse blant annet går ut på å senke «skipet og lasten» som forårsaker faren. Presumsjonen er altså at lasten og skipet befinner seg samme sted, men tiltaket kan også rette seg mot lasten *i seg selv* der denne har kommet bort fra skipet. Dersom vilkårene er oppfylt vil myndighetene for eksempel kunne fjerne drivende containere.

### 2.4.2.3 Forholdet til uaktsomme handlinger

En alminnelig forståelse av begrepet «sjøulykke» innebærer at trusselen om forurensing må være som følge av en ikke-villet handling. Denne språklige slutningen har ført til at på nær sagt alle forfattere avgrenser spørsmålet om inngrep til tilfellene av *ikke-villet* forurensing.<sup>153</sup> Forsettlig utslipp, og utslipp som følge av driften faller da utenfor.

Denne slutningen leder til at inngrep mot pågående driftsutslipp, begrenses til «mildere» tvangstiltak, hvor det mest inngripende er bording og stansing av skipet<sup>154</sup>. For kyststaten, som ikke nødvendigvis er klar over *hva* et eventuelt utslipp kommer fra, er denne begrensingen grunn til bekymring. Uavhengig av om utslippet er forsettlig eller som følge av en sjøulykke er *virkingen* lik, kysten eller de forbundne interessene skades.

Å gjennomføre dette skillet fullt kan medføre alvorlige konsekvenser. Et ekstremt tilfelle er forsikringssvindel. Det kan for eksempel tenkes at en eier bevisst senker skipet eller dumper lasten. Slike spekulasjoner lå til grunn i *Argo Merchant*-hendelsen. Skipet grunnstøtte ved østkysten

---

<sup>151</sup> Rouw (1993) s. 347

<sup>152</sup> Gahlen (2015b) s. 100.

<sup>153</sup> Se for eksempel Birnie (2009) s. 426 og Rothwell/Stephens (2016) s. 392: konvensjonen «[M]ay only be invoked in the event of a true emergency».

<sup>154</sup> Jf. Hrk. art. 220.

av USA i internasjonalt farvann. Skipet sto ikke til å redde, og lasten på omtrent 29 millioner liter fyringsolje slapp ut.<sup>155</sup> Kystvakten presset på for bistand for å minimere forurensingen, men eieren nektet kystvakten adgang til skipet. Etterforskningskommisjonen spekulerte blant annet i at skipets skjebne skyldtes svake rater i markedet og at eierne heller ville heve forsikringssummen enn å fortsette driften, og dermed nektet å motta bistand.<sup>156</sup> Et slikt motiv ble aldri bevist, men illustrer poenget. Om grunnstøtingen hadde vært et resultat av en villet handling, fremstår den utad som en sjøulykke for kyststaten. Det er meningsløst å ikke tillate inngrep overfor skip som for kyststaten har alle de yttergående karakteristikkene av en sjøulykke.

Et annet tilfelle kan være ved «innbilt nødverge». Forbudet mot forurensing gjelder ikke dersom utslippet finner sted for å redde skipet, liv eller helse.<sup>157</sup> Det klassiske eksemplet er der skipet tømmer tankene for å bringe det flott igjen. Som oftest har skipet allerede grunnstøtt når en slik hendelse finner sted, og sjøulykken er inntruffet.<sup>158</sup> Men dersom mannskapet misbedømmer situasjonen, og *innbill*er at de er fare, og for eksempel tømmer lasten er det usikkert om dette omfattes av sjøulykkebegrepet etter inngrepsforskriften.<sup>159</sup> Handlingen er jo bevisst, men skipet er ikke i fare.

Der de høye tersklene for inngrep er oppfylt, skal det etter mitt syn mye til for at fraværet av sjøulykke fratar kyststaten inngrepskompetansen. Det sentrale blir skadevirkningene for utslippet, også der utslippet skyldes mer eller mindre forsettlige handlinger. Som eksemplet med *Argo Merchant* illustrerer kan det være svært vanskelig for kyststaten å avgjøre de bakenforliggende årsakene til ulykken. Ved å fokusere på om øvrige vilkår er oppfylt, oppnås en effektiv beskyttelse av kysten og de forbundne interessene.

---

<sup>155</sup> De la Rue/Anderson (2009) s. 47. Oljen drev ut på åpent hav og løste seg opp.

<sup>156</sup> Rafgard (2011), s. 115.

<sup>157</sup> Skipssikkerhetsloven. § 31(2)

<sup>158</sup> Gahlen (2015a) s. 18.

<sup>159</sup> *Ibid.*

### 2.4.3 Materielle vilkår

Tidligere ble det presisert at flaggstatjurisdiksjonen og den tilhørende navigasjonsfriheten er hjørnesteiner i havretten. Kun i helt eksepsjonelle tilfeller kan retten krenkes på åpent hav og i økonomiske soner. Dette gjenspeiles i inngrepsforskriften. Terskelen for inngrep er gjennomgående høy. Sjøulykken må utgjøre en trussel om forurensing for den «*norske kyst (...) eller dermed forbundne interesser*», og denne forurensingen må være «*olje eller annet stoff*», som «*med rimelighet kan ventes å medføre skadelige følger av betydelig omfang*».

Konvensjonen oppstiller et fjerde vilkår. Det må være en «grave and imminent danger of pollution».<sup>160</sup> I inngrepsforskriften § 3.1, som gjelder gjennomføring av tiltaket, følger det at når en sjøulykke som nevnt i § 1.1 har funnet sted «kan» forurensningsmyndigheten iverksette nødvendige tiltak for å forebygge, begrense eller avverge «en alvorlig og overhengende fare» for at kysten eller de forbundne interessens skades. Innledningsvis må det tas stilling til om dette skal klassifiseres som et vilkår for inngrep, eller som noe annet.

Spørsmålet oppstår særlig på grunn av havrettskonvensjonen artikkel 221. Bestemmelsen oppstiller ikke «grave and imminent» som et vilkår for inngrep, og Falkanger skriver at Norge «[R]egards article 221 as the basis for the power to intervene».<sup>161</sup>

Ordlyden i § 3.1 er forvirrende. Den første delen av bestemmelsen syntes å forutsette at der vilkårene i § 1.1 er oppfylt, er et eventuelt tiltak opp til kystverkets diskresjonære kompetanse. Utøvelsen av denne diskresjonære kompetansen er underlagt ytterligere vilkår, *hvis* vilkårene i § 1.1 er oppfylt, så *kan* kystverket iverksette tiltak *dersom* faren er alvorlig og overhengende.

Etter mitt syn taler det meste for at «alvorlig og overhengende» er beholdt som vilkår for inngrep. Inngrepskonvensjonen oppstiller dette som vilkår, og hvis lovgiveren anså havrettskonvensjonen artikkel 221 som Norges inngrepshjemmel, burde vilkåret vært fjernet i sin helhet.

---

<sup>160</sup> Inngrepskonvensjonen art. 1.1.

<sup>161</sup> Falkanger (2011) s. 216.

Leses §§ 1.1 og 3.1 i sammenheng, er det klart at alvorlig og overhengende fortsatt gjelder som vilkår. Når § 1.1 er oppfylt, kan kystverket iverksette tiltak mot en «alvorlig og overhengende fare».

Lovgivningsteknikken er unektelig noe spesiell. Først angis betingelses-siden (§ 1.1), mens det i følgesiden (§3.1) angis et ytterligere vilkår for inngrep. Det vil si at både rettsfakta og rettsfølge-siden er bundet. Hvis sjøulykken *ikke* fører til at kystområdene eller forbundne interesser er utsatt for en «alvorlig og overhengende fare» kan det ikke gripes inn. Det blir da mest riktig å se det som fire vilkår for inngrep, og disse skal gjennomgås i det følgende.

#### 2.4.3.1 Forurensende stoffer

Forskriften oppstiller krav til hvilket stoff som truer med å forurense. Etter § 1.1 gjelder forskriften «olje eller annet stoff». Disse begrepene er legaldefinert i §§ 2.3 og 2.4. I nyere miljøkonvensjoner skilles det ikke mellom *hvilke* stoffer som truer med å forurense, men kun på stoffets skadepotensial.<sup>162</sup> At inngrepsforskriften skiller mellom de forurensende stoffer skyldes konvensjonens forhistorie. Partene regulerte i første omgang bare olje, og ble ikke enige om andre stoffer før protokollen utvidet anvendelsesområdet i 1973.<sup>163</sup>

Etter at protokollen trådte i kraft, slik at andre stoffer er omfattet, omfatter inngrepsforskriften en svært vid kategori av stoffer. Forurensingen kan enten være olje, både tyngre og lettere oljer, eller «annet stoff». Hva disse stoffene er fastsettes av IMO og svarer stort sett til MARPOL vedlegg 1 og 2. For det tilfellet at listen ikke er oppdatert har forskriften en sikkerhetsventil i § 2.4.2, som tillater inngrep der stoffet utgjør en fare for helse, marint liv eller omgivelsene.<sup>164</sup>

I praksis omfatter inngrepsforskriften alle forurensende stoffer som kan forårsake fare. Det er skadevirkningene til stoffet som er avgjørende, i tråd med utviklingen i andre inngrepshjemler, som havrettskonvensjo-

---

<sup>162</sup> Se for eksempel Hrk art. 221.1, Bergingskonvensjonen art. 1.4, vrakfjerningskonvensjonen art. 1.4

<sup>163</sup> Se OR (1973) s. 274-289 for partenes lange drøftelse om utvidelse til andre stoffer.

<sup>164</sup> Kyststaten har bevisbyrden for at stoffet utgjør en tilstrekkelig fare, se inngrepsprotokollen art. 1.3. De

nen artikkel 221. En omfattende fremstilling av vilkåret er derfor ikke nødvendig.

### 2.4.3.2 Vernede interesser

Inngrepskompetanen oppstår bare der «kystlinjen eller forbundne interesser» er truet av forurensingen. I tråd med forskriftens formål om å avverge forurensingsskaden må ikke interessene allerede være skadet. De vernede interessene er to alternative vilkår. For det første omfattes «den norske kyst». I daglig språkbruk er kysten området der landet møter havet.<sup>165</sup> Norske myndigheter kan bare gripe for å beskytte den *norske* kysten, Svalbard og Jan Mayen. Det kan her trekkes linjer til det som ble sagt om det geografiske anvendelsesområdet og løsningen på den samtidige jurisdiksjonen. Stater er bare gitt adgang til å beskytte sin egen kystlinje, ikke andres.<sup>166</sup> Om et skip forulykkes i ytterkanten av norsk økonomisk sone, men ikke truer den norske kysten, vil det ikke kunne gripes inn.

Forskriftens avgrensning til den fysiske kysten kunne lede til et behov for en utvidende fortolkning for å sikre et vidt anvendelsesområde. Dette er likevel ikke nødvendig. Inngrepskompetansen utvides ved at også «forbundne interesser» er vernet. Dette er interesser som er «direkte berørt eller truet av sjøulykken».<sup>167</sup> Isolert sett taler dette for at nærmest alle interesser kan omfattes. Kyststater har en rekke interesser som er forbundet til kysten, alt fra fiske, utnyttelse av ressurser på havbunnen, eller til legging av sjøkabler. Forskriften oppstiller imidlertid en ikke-uttømmende liste over noen tilhørende interesser.

Det første eksemplet gjelder maritim virksomhet, herunder fiske «på kysten», når det utgjør en vesentlig levevei for de personer det angår.<sup>168</sup> Å utvide konvensjonen til å omfatte fiskeri var kontroversielt under konferansen, og den britiske representanten uttalte at meningen med eksemplet ikke var å «enlarg[e] the scope of related interests to include

---

<sup>165</sup> I C-15/17 *Bosphorus Queen Shipping mot Rajavartiola*, avs. 69 la EU-domstolen til grunn det samme i relasjon til havrettskonvensjonen art. 220(6).

<sup>166</sup> Jf. inngrepskonvensjonen art. 1.1 «protect *their* coastline» (min uthev.)

<sup>167</sup> Inngrepsforskriften § 2.5.1.

<sup>168</sup> Inngrepsforskriften § 2.5.1

fishing activities in mid ocean». <sup>169</sup> Meningen var altså å begrense anvendelsen til fiskeriinteresser i kystnære strøk. De to siste eksemplene verner «turistattraksjoner» og kystbefolkningens helse og trivsel, herunder levende ressurser i «angjeldende område». <sup>170</sup> Også her har forutsetning klart vært å begrense «forbundne interesser» til kystnære strøk, noe som underbygges av et canadisk innspill under konferansen. Det ble foreslått å skille ut «conservation of living marine resources and of wildlife» til et eget punkt. Dette ledet til bekymringer om at beskyttelse av marint liv ble «an end in itself». <sup>171</sup> Forslaget ble nedstemt.

Formålet med definisjonen av «forbundne interesser» var altså å verne de helt kystnære interesser. Dette er enda tydeligere når eksemplene ses i lys av uttalelser i forarbeidene til konvensjonen. Partenes formål var å begrense inngrepskompetansen til tilfeller der kysten og de umiddelbart tilknyttede interessene var truet. <sup>172</sup> Likevel, uavhengig av hva partene mente med eksemplene må den materielle avgrensing ta utgangspunkt i ordlyden. Eksemplene er som nevnt ikke uttømmende. Hvor vidt begrepet kan tolkes må ta utgangspunkt i definisjonen: «De interesser som er direkte berørt eller truet av sjøulykken». <sup>173</sup>

Begrepet «forbundne interesser» må som et utgangspunkt tolkes i lys av rettstilstanden som gjaldt da inngrepskonvensjonen ble inngått. *Anvendelsen* av begrepet må imidlertid styres av dagens rettstilstand. <sup>174</sup> Det har vært en utvikling i synet på beskyttelse av det marine miljø, og kyststater er gitt stadig større jurisdiksjon over stadig større havområder. Hva som anses som en kyststats «forbundne interesser» må i noen relasjoner tolkes videre i dag enn i 1969.

Dette innebærer at off-shore-fiske må på ses på som en forbunden interesse til kysten. At dette må være vernet fremstår i dag som selvsagt,

---

<sup>169</sup> OR (1973) s. 426.

<sup>170</sup> Inngrepsforskriften §§ 2.5.2 og 2.5.3

<sup>171</sup> OR (1973) s. 425.

<sup>172</sup> Bernie (2009) s. 427 og Falkanger (2011) s. 161.

<sup>173</sup> Inngrepsforskriften § 2.5.

<sup>174</sup> Se Bjørge (2012), s.107. Dette omtales som intertemporalitet. Grunnlaget for læren er basert på et syn om at folkeretten er et dynamisk rettssystem, og ikke en statisk tolkning av reglene.

og det er beskrivende at *De la Rue* legger dette til grunn uten å drøfte spørsmålet.<sup>175</sup> På samme måte må også installasjoner til havs anses som en forbunden interesse til kysten. I 1969 var installasjoner og plattformer til havs langt mindre forekommende enn i dag.<sup>176</sup> Dersom sjøulykken truer plattformen, må det kunne gripes inn for å beskytte denne.

Denne vide tolkningen av forbundne interesser gjør inngrepsforskriften til et effektivt hjemmelsgrunnlag for å beskytte kyststatens egne interesser. Forskriften er ikke begrenset til helt kystnære strøk, og kan for eksempel anvendes der sjøulykken truer viktige fiskeriinteresser. Tolkningen er imidlertid ikke så vid at det kan gripes inn for å beskytte det marine miljøet *i seg selv*. Dette er en svakhet ved forskriften.<sup>177</sup>

#### 2.4.3.3 Forurensing må med rimelighet ventes å medføre skadelige følger av betydelig omfang

For å rettferdiggjøre unntaket fra havets frihet og gjøre inngrep i flaggstatens eksklusive jurisdiksjon, må forurensningsfaren være betydelig. Inngrepskonvensjonens fortale er beskrivende, kyststaten skal beskytte sine interesser fra «*the grave consequences of a maritime casualty resulting in danger of oil pollution of sea and coastlines*».<sup>178</sup> Dette har kommet til uttrykk i kvalifiseringen av skaden. Forurensingen må «med rimelighet» kunne ventes å medføre «skadelige følger av betydelig omfang».<sup>179</sup>

Ordlyden tilsier at det ikke er størrelsen på utslippet som er utslagsgivende, men følgene det kan forventes å få for kysten eller de forbundne interessene. Det er stoffets skadepotensiale som er avgjørende for hvorvidt forurensningsfaren er alvorlig nok. Vurderingen må derfor ta hensyn til hvilket stoff som truer, for eksempel olje, hvor det kreves større mengder enn ved svært giftig stoff. Videre er det relevant å undersøke hvilket område som trues. I marine verneområder vil selv mindre utslipp kunne

---

<sup>175</sup> de la Rue/Anderson (2009), s. 902.

<sup>176</sup> Vrakfjerningskonvensjonen definerer plattformer som en del av de forbundne interessene, jf. WRC art. 1.6(d).

<sup>177</sup> Sml. vrakfjerningskonvensjonen artikkel 1.5 bokstav b, hvor også miljøskader på «the marine environment» er omfattet. Se kapittel 3.

<sup>178</sup> Inngrepskonvensjonen, fortalen pkt. 1. (min uthev.)

<sup>179</sup> Inngrepsforskriften § 1.1.



ha store konsekvenser. Det samme gjelder isbelagte farvann. Her vil oljen bli liggende lenge, uten å løse seg opp, og selv små utslipp kan ha store konsekvenser.<sup>180</sup>

Formuleringen «med rimelighet ventes» å medføre omhandler sannsynligheten for at skadefølgene realiseres. Dette knytter seg både til sannsynligheten for at utslippet finnes sted, og sannsynligheten for at forurensingen faktisk får slike omfattende skadevirkninger som vilkåret gir anvisning på. Siden inngrepet gjøres før forurensingen har materialisert seg, er kyststaten innrømmet en viss skjønnsmargin ved avgjørelsen, jf. «rimelighet».<sup>181</sup> Utover disse innledende betraktningene er det utfordrende å være konkret. En viss støtte kan utledes fra praksis.

Vilkåret var klart oppfylt i *Atlantic Empress*, hvor skipet kom i brann etter en kollisjon utenfor kysten av Tobago. Skipet var lastet med over 270 000 tonn olje, men det er uklart hvor mye som brant opp etter at skipet eksploderte.<sup>182</sup> Også bunkers og smøreoljer kan anses å utgjøre et så stort faremoment at vilkåret anses oppfylt. Dette var tilfelle i *Ademandas*, hvor lasten ikke utgjorde et særlig faremoment, men skipet hadde rundt 500 tonn drivstoff om bord. Avgjørelsen om å senke skipet ble også delvis fattet på bakgrunn av et sårbart økosystem.

Mer tvilsomme grunnlag for inngrep har vi med skip lastet med mindre skadelige stoffer. I *Castor* fikk skipet sprekk i skroget, og lasten på 30 000 tonn bensin risikerte å slippe ut. Lasten måtte nødlosses til havs, da en rekke stater hadde nektet skipet adgang til smulere farvann. Under spørsmålet om vederlag for bergingslønnen, ble det ikke tilkjent såkalt særlig vederlag for unngått miljøskade.<sup>183</sup> Etter dommerens synspunkt utgjorde ikke bensin nok til å være «vesentlig fysisk skade» på liv

---

<sup>180</sup> Lasteskipet *Godafoss* grunnstøtte den 17. februar 2011 i Hvaler kommune. Is og kulde gjorde opprydningsarbeidet svært vanskelig, og bidro til å transportere oljen over lange områder.

<sup>181</sup> Jf. kapittel 2.2.

<sup>182</sup> Cedre (2019).

<sup>183</sup> Domstolen var Lloyd's Appeal Arbitrator. Innholdet av «særlig vederlag» forklares kort i kapittel 4.1.

eller resurser.<sup>184</sup> Bensin løser seg raskt opp, og ville ikke skade fugl eller fiskebanker i nærheten.<sup>185</sup>

I takt med stadig større skip er også mengden bunkers om bord skip økt. Det er i dag vanlig med bunkerskapasitet på over 5000 tonn olje.<sup>186</sup> Dette er så store mengder at selv bulklastere, containerskip eller cruiseskip kan medføre omfattende skadelige følger, selv der lasten ikke representerer et farepotensial i seg selv. Dette innebærer også at det er tvilsomt i hvilken grad resultatet i *Castor* kan opprettholdes. Enhver sjøulykke til havs, som involverer et skip av en viss størrelse, kan således medføre en forurensningsfare som med rimelighet kan forventes å medføre skadelige følger av betydelig omfang.

Vilkåret kan videre innebære en begrensing i fartøy-i-drift tilfellene. Om fartøyet som driver er en oljetanker, slik som i *Amoco Cadiz*, er vilkåret klart oppfylt. Mer tvilsomt kan det være der fartøyet er i fare for å drive inn i installasjoner på norsk sokkel. Her melder en rekke usikre forhold seg, som sannsynligheten for at sammenstøtet finner sted, eller om det vil lede til forurensing. Forskriftens anvendelse i slike situasjoner behandles i punkt 2.4.5.

Vilkåret pålegger kyststaten en vesentlig begrensing for inngrep, til beskyttelse av skipet og flaggstaten. I dag kan et slikt vilkår synes svært begrensende, noe som kan medføre at det gripes inn for sent.<sup>187</sup> At det gjelder et så strengt vilkår for å gripe inn, er likevel naturlig. Et mindre strengt formulert vilkår ville antagelig ledet til vanskeligheter med å sikre tilstrekkelig antall ratifikasjoner ved tiden der inngrepskonvensjonen ble ratifisert.

---

<sup>184</sup> Sjøl. § 441.

<sup>185</sup> De la Rue/Anderson (2009), s. 552.

<sup>186</sup> Busch (2010).

<sup>187</sup> Frankrike foreslo vilkåret fjernet ved den tilsvarende bestemmelsen i havrettskonvensjonen, se LEG CONF

#### 2.4.3.4 Faren for forurensing må være «alvorlig og overhengende»

Vilkåret anses av mange som den mest sentrale begrensingen på kyststatens inngrepskompetanse.<sup>188</sup> Det er lett å være enig dette synspunktet. Inngrepet kan ikke iverksettes før faren for forurensing er «overhengende» tilsynelatende at skadefølgen er umiddelbart forestående. Nærmere undersøkelse viser at bestemmelsen ikke er fullt ut så drakonisk. Det er ikke *faren* for forurensing som må være alvorlig og overhengende, men faren for at kystområdene og de forbundne interessene *skades*.<sup>189</sup>

Til at mange forfattere anser vilkåret som en sentral begrensning for inngrep, er det oppsiktsvekkende lite analyse av innholdet. Antageligvis skyldes dette at det er svært vanskelig å gi generelle retningslinjer for når det er en alvorlig og overhengende fare for skade. Vurderingen må foretas konkret, hvor en rekke faktorer må hensynstas, herunder stofftype, skipets størrelse, retningen et utslipp vil ta og sannsynligheten for at faren realiserer seg.

Noen generelle betraktninger kan likevel gis. Vilkåret «alvorlig» innebærer at trusselen om forurensing må medføre store konsekvenser. Antagelig har dette vilkåret liten selvstendig betydning når trusselen om forurensing uansett med rimelighet må antas å medføre skadelige følger av betydelig omfang. Hvis det er en alvorlig fare for skade, vil den svært ofte også medføre skadelige følger av betydelig omfang. Overhengende-vilkåret syntes derimot å innebære en vesentlig innskrenking. Men også her kreves det en overhengende fare for skade, ikke at skaden *i seg selv* er nært forestående.<sup>190</sup> Oljeflaket må ikke ha sluppet ut og drive mot kysten, men faren for at dette skjer må være overhengende.

«Alvorlig og overhengende»-vilkåret gjenfinnes i ARSIWA artikkel 25, om ansvarsfrihetsgrunnen nødrett. En ulovlig handling er ansvarsfriende dersom den er den eneste måten å avverge en «grave and imminent peril» på en essensiell interesse. Heller ikke her gir ordlyden særlig veiledning, men i *Donau-saken* uttalte ICJ at overhengende skal forstås som noe

---

<sup>188</sup> Abecassis/Jarashow (1985) s. 121 omtaler vilkåret som «the most important limitation».

<sup>189</sup> Falkanger (2011) s. 162.

<sup>190</sup> *Ibid.*

langt mer enn en mulighet for at faren realiseres.<sup>191</sup> Det kreves at faren var overhengende på det aktuelle tidspunktet for inngrep. Etter rettens syn utelukket ikke dette at en fare som først realiserer seg etter lang tid kan være «overhengende» hvis *materialiseringen* av denne faren er sikker og uunngåelig.

Etter ICJs avgjørelse dreier «imminent» mer om sannsynligheten for skade, og mindre om nærhet i tid. Det er dermed ikke direkte overførbart til inngrepsforskriften. Etter denne må det materialisere seg en fare – risiko – for skade. Det er *denne* risikoen for skade som må være overhengende, ikke bare en «overhengende fare» slik ARSIWA legger opp til. Selv om inngrepsforskriftens krav også inneholder et krav til sannsynlighet, må sannsynligheten for materialiseringen være nært forstående. Denne tolkningen har støtte i EUs miljøansvarsdirektiv, hvor vilkåret «overhengende fare for skade» er definert som en «tilstrekkelig sannsynlighet for at en miljøskade vil oppstå i nær fremtid».<sup>192</sup>

Ettersom IC ikke gir et klart svar, må det ses hen til praksis. Det eksiterer ikke rettspraksis etter inngrepskonvensjonen, men spørsmålet har vært vurdert etter ansvarskonvensjonen for oljesøl (1992).<sup>193</sup> Konvensjonen innførte regler om at utgifter pådratt for å avverge eller begrense en «umiddelbar og betydelig fare» for forurensingsskade kunne refunderes.<sup>194</sup> Sjøloven bruker et annet begrepspar enn inngrepsforskriften («umiddelbar og betydelig»), men meningsinnholdet er det samme. Faren for forurensingsskade må være «grave and imminent».<sup>195</sup> Dermed vil praksis etter ansvarskonvensjonen være relevant ved tolkningen av inngrepsforskriften.

To saker behandlet av det internasjonale oljeforurensningsfondet (IOPC) er relevante.<sup>196</sup> Den ene gjaldt tankskipet *Santa Anna* som grunnstøtte utenfor England i 1998. Skipet seilte i ballast, men hadde betydelige

---

<sup>191</sup> *Donau-saken* s. 40-41.

<sup>192</sup> Dir. 2004/35/EF art. 2.9.

<sup>193</sup> Protokoll til den internasjonale konvensjon om erstatningsansvar for oljesølskader, 1992.

<sup>194</sup> Sjøl. § 191(2) bokstav b.

<sup>195</sup> CLC 1992 art. 2.4, som tilsvarer sjølv. § 191(2) bokstav b.

<sup>196</sup> Gaynor/Lindholm (2017) s. 14.

mengder bunkers. Kostnadene britene pådro seg ved mobilisering av utstyr ble dekket. Også kostnadene etter at tankeren *Milad 1* i svært vær hadde fått en sprekk i skroget ble dekket. Været ble stadige dårligere, og en berger ble rekvirert i tilfelle nødreparasjon var nødvendig. Det lyktes å nødlosse skipet, slik at bergerens tjenester ikke var nødvendig.

Disse hendelse illustrerer poenget nevnt tidligere. Vurderingen av om faren er alvorlig og overhengende må foretas konkret, i lys av den tilgjengelige informasjonen for kyststaten ved tidspunktet for gjennomføringen av tiltak. Et generelt svar lar seg rett og slett ikke konstatere. Likevel er vilkåret en vesentlig begrensning i inngrepskompetansen. Først når faren for forurensing er svært nær i tid, hvor skaderealiseringen er nærmest helt sikker kan det gripes inn. Resultatet kan bli at staten venter for lenge for å «være på den sikre siden», slik at forurensingen får større følger enn om det hadde blitt grepet inn på et tidligere tidspunkt.

Denne bekymringen førte til havrettskonvensjonens regulering, artikkel 221, ikke oppstiller «alvorlig og overhengende» som et vilkår. I neste kapittel skal betydningen av denne bestemmelsen undersøkes.

#### 2.4.4 Havrettskonvensjonens artikkel 221s betydning

Havrettskonvensjonen anerkjenner kyststaters rett til å gripe inn for å beskytte sin kyst og forbundne interesser. Artikkel 221(1) lyder

*«Nothing in this Part shall prejudice the right of States, pursuant to international law, both customary and conventional, to take and enforce measures beyond the territorial sea proportionate to the actual or threatened damage to protect their coastline or related interests, including fishing, from pollution or threat of pollution following upon a maritime casualty or acts relating to such a casualty, which may reasonably be expected to result in major harmful consequences»*

Bestemmelsen ble inkludert under arbeidet til den tredje havrettskomité. Det første utkastet var en nær ordrett gjengivelse av inngrepskonvensjonen artikkel 1, men i 1978 fremsatte Frankrike et vesentlig endret

forslag.<sup>197</sup> Forslaget inkluderte en definisjon av «sjøulykke», men vilkåret «grave and imminent», og den kvalifiserende delen, skaden måtte ikke lede til «major harmful consequences» var tatt ut. Dette forslaget var åpenbart påvirket av *Amoco Cadiz*, som hadde grunnstøtt kun uker før. For mange stater ble dette en for lav terskel.<sup>198</sup> Komitelederen fremmet et kompromiss hvor «major harmful consequences» var beholdt, mens «grave and imminent» ble tatt ut.<sup>199</sup>

Den vedtatte teksten fremstår som inngrepskonvensjonen i kortform.<sup>200</sup> Det er likevel noen utpregede forskjeller. For det første regulerer konvensjonen selv forholdet til inngrepskonvensjonen. Artikkel 221 står tilbake for både sedvanerettslig og avtalefestet rett, og gir derfor ingen selvstendig intervensjonsrett. Samtidig oppstilles det vilkår for inngrep. Her skiller artikkel 221 seg fra inngrepskonvensjonen ved at «alvorlig og overhengende» er fjernet. Også andre forskjeller gjør seg gjeldende, som artikkels 221s anerkjennelse av inngrepsretten som en avtalefestet og sedvanefestet rett.

Disse forskjellene medfører at forholdet mellom artikkel 221 og inngrepskonvensjonen må avklares. Siden bestemmelsen tilsynelatende *ikke* gir en selvstendig rett til å gripe inn, må det spørres i hvilken grad artikkel 221 påvirker tolkningen av inngrepskonvensjonen. Avhengig av svaret her, får spørsmålet internrettslig betydning. Kan tolkningsresultatet overføres til inngrepsforskriften? Siden den mest betydningsfulle forskjellen er fraværet av «grave and imminent», er det dette som behandles i det følgende.

#### 2.4.4.1 Kan «grave and imminent» bortfortolkes etter inngrepskonvensjonen

Siden både inngrepskonvensjonen og artikkel 221 har samme anvendelsesområde må forholdet mellom de avklares. Det oppstår i hovedsak to spørsmål. For det første må det tas stilling til i hvilken grad, om noen,

---

<sup>197</sup> Nordquist m.flr (1991) s. 310.

<sup>198</sup> Nordquist m.flr (1991) s. 310.

<sup>199</sup> *Ibid*, s. 311.

<sup>200</sup> Birnie (2009), s. 427.

artikkel 221 påvirker tolkningen av inngrepskonvensjonen. Videre er det et spørsmål om hvordan bestemmelsen påvirker den sedvanefestede adgangen til inngrep. Dette spørsmålet blir behandlet i kapittel 2.6. Jeg vil her ta stilling til betydningen artikkel 221 har på *inngrepskonvensjonen*.

Utgangspunktet må tas i ordlyden. Artikkel 221 syntes å bekrefte gjeldene rett, ikke skape ny. Det fremgår at ingen bestemmelse i denne del [part XII] «shall prejudice [...] pursuant to international law, both customary and conventional, to take and enforce measures». Slike «no prejudice»-klausuler finnes flere steder i havrettskonvensjonen.<sup>201</sup> Formålet er å gjøre det klart at bestemmelsen ikke griper inn i gjeldene folkerett. Når artikkel 221 selv regulerer forholdet til andre konvensjoner og at den ikke innskrenker disse, taler det for at spørsmålet er avklart: Konvensjonene virker i hvert sitt spor, og havrettskonvensjonen har ingen påvirkning på inngrepskonvensjonen.<sup>202</sup>

Problemet er den andre delen av bestemmelsen. Hvis meningen bare var å bekrefte rettstilstanden, er det inkonsekvent at artikkel 221 oppstiller materielle regler, og sågar definerer sjøulykke.<sup>203</sup> Ytterlige komplisert blir bildet når artikkel 221 oppstiller en *lavere* terskel for inngrep.

Når ordlyden ikke gir svaret på forholdet mellom bestemmelsene, kan subsidiære tolkningsmomenter anvendes.<sup>204</sup> Den eneste uttalelsen som direkte angår forholdet mellom artikkel 221 og inngrepskonvensjonen, kom fra den sovjetiske representanten.<sup>205</sup> Han uttalte at «[Artikkel 221] should not be held to give the coastal state more extensive rights of intervention (...) already enjoyed under the terms of [inngrepskonvensjonen]». Videre ble det sagt at artikkel 221 «meant only one thing: It gave states which were not parties to the [inngrepskonvensjonen] the right to intervene within the limits defined by that Convention».

Den sovjetiske delegaten var dermed svært tydelig i sitt syn på rekkevidden av artikkel 221. Den skapte ikke ny rett. Det kan stilles spørsmål

---

<sup>201</sup> Se for eksempel havrettskonvensjonen art. 142.

<sup>202</sup> Dette er også den forutsatte løsningen etter Wientraktaten, jf. art. 30.2. Se Villiger (2009) s. 404.

<sup>203</sup> Falkanger (2011) s. 214.

<sup>204</sup> VCLT art. 32.

<sup>205</sup> Nordquist m.flr (1991) s. 313.

om riktigheten av dette. For det første går den på tvers av ordlyden. Selv om artikkel 221 er preget av uklarhet oppstilles det utvilsomt en annen terskel for inngrep enn inngrepskonvensjonen. For det andre er uttalelsen vanskelig å forene med bakgrunnen for at bestemmelsen ble inkludert i havrettstraktaten. Frankrike, og andre stater, ønsket jo helt bevisst en *senket* terskel.

Uttalelsen forutsetter videre at inngrepskonvensjonen ikke var et uttrykk for folkerettslig sedvane. Også dette er tvilsomt. I 1979, da artikkel 221 ble vedtatt, var i hvert fall artikkel 1 i inngrepskonvensjonen uttrykk for gjeldene sedvanerett.<sup>206</sup> Bestemmelsen henviser også selv til «customary law», som viser at partene var klar over dens eksistens. Om artikkel 221 begrenses til å gi stater samme rett som inngrepskonvensjonen, blir bestemmelsen derfor i utgangspunktet meningsløs. En slik rett eksisterte jo allerede etter sedvanen, en sedvane som bestemmelsen erkjenner eksistensen av. Uttalelsen er altså preget av uklarhet og misforståelse. Dette tilsier at den har liten vekt. Når man i tillegg tar hensyn til den svake stillingen forarbeider har i folkeretten generelt, kan den ses bort i fra ved avgjørelsen av forholdet mellom inngrepskonvensjonen og artikkel 221.<sup>207</sup>

Konvensjoner binder bare de som har ratifisert dem. Omtrent 60 stater har ratifisert inngrepskonvensjonen, mens over 168 land har ratifisert havrettskonvensjonen. Når over 100 flere stater er tilsluttet havrettskonvensjonen burde terskelen påvirke tolkningen av inngrepskonvensjonen. En viss støtte for synet kan utledes av VCLT art. 31.3(c) som bestemmer at «any relevant rules of international law applicable in the relationship between the parties» kan vektlegges ved tolkningen. Denne tolkningsregelen favner alle formelle rettskilder, jf. ICJ. Art. 38.1, og det er klart havrettskonvensjonen er anvendelig. Forutsetningen for anvendelsen er imidlertid at den aktuelle konvensjonen er bindende for *alle* stater

---

<sup>206</sup> Se kapittel 2.6.

<sup>207</sup> Delvis motsatt Falkanger (2011), s. 218 som vektlegger uttalelsen av hensyn til forholdet mellom inngrepskonvensjonen og artikkel 221, men ikke av hva gjelder uttalelsene om sedvanerett.



ved tolkningen ved den eldre.<sup>208</sup> Siden blant andre USA ikke er part til havrettskonvensjonen, fremstår ikke tolkningsregelen som anvendelig.

Nyere praksis i spørsmål om vern av marint miljø kan imidlertid tilsi at inngrepskonvensjonen kan tolkes i lys av havrettskonvensjonen, selv der konvensjonen ikke binder alle partene til inngrepskonvensjonen. I *Sør-Kinahavet-saken*, som gjaldt spørsmål om Kinas omstridte nipunktslinje og påstander om skadelig fiske i regionen, tolket domstolen de generelle miljøforpliktelsene i havrettskonvensjonen kapittel XII. Ved spørsmålet om hvilke dyrearter som anses som sårbare etter art. 194(5) bygget domstolen på konvensjonen om handel av sårbare og truede dyrearter.<sup>209</sup> Det oppsiktsvekkende er at CITES *ikke* er bindende for alle partene til havrettskonvensjonen, og at den dermed ikke kan være en relevant tolkningsfaktor etter VCLT art. 31.3 c. Domstolen løste dette ved å vise til at CITES var «of nearly universal adherence (...) and in the Tribunal's view forms part of the general corpus of international law».<sup>210</sup> Domstolen så altså konvensjonen som en allmenn akseptert regel, og kunne derfor bygge på den ved tolkningen av artikkel 194(5).

*Sør-Kinahavet-saken* omhandler mer generelle tolkningsspørsmål enn spørsmålet her. Prinsippene for anvendelsen av CITES ved tolkning av havrettskonvensjonen har likevel overføringsverdi. Havrettskonvensjonen er en bred rammekonvensjon med nær sagt universell oppslutning, mens inngrepskonvensjonen er langt snevrere. Når havrettskonvensjonen, som utvilsomt er en del av «the general corpus of international law» angir vilkår for inngrep, burde dette gjenspeiles ved tolkningen av inngrepskonvensjonen. Her tilkommer også et mer praktisk argument. De stater som holder artikkel 221 som inngrepshjemmel vil nyte av en lavere terskel sammenlignet med stater som har ratifisert inngrepskonvensjonen. Dette er merkelig, og taler for at inngrepskonvensjonen må leses i lys av artikkel 221.

---

<sup>208</sup> Villiger (2009) s. 433.

<sup>209</sup> Convention on International Trade of Endangered Species (CITES), 1973.

<sup>210</sup> *Sør-Kinahavet-saken* avs. 380.

Det er relevant å se hen til hvordan stater har innarbeidet reguleringen i intern lovgivning, jf. VCLT art. 32.<sup>211</sup> Australia og USAs reguleringer ligger begge tett opp til inngrepskonvensjonen,<sup>212</sup> mens *Kwiatkowska* viser til flere land som anser art. 221 som inngrepshjemmel.<sup>213</sup> Også den svenske og danske reguleringen syntes å ligge nærmere artikkel 221 enn inngrepskonvensjonen.<sup>214</sup>

Mer overordnet trekker havrettskonvensjonen artikkel 237 for en utvidende fortolkning av inngrepskonvensjonen.<sup>215</sup> Bestemmelsen består av to deler. Artikkel 237(1) slår først fast at allerede inngåtte konvensjoner om vern av miljøet ikke påvirkes av reglene i havrettskonvensjonen del XII. Av artikkel 237(2) fremgår det at disse forpliktelsene likevel skal oppfylles «in a manner consistent with the general principles and objectives» til havrettskonvensjonen. Annet ledd kvalifiserer altså første ledd, ved å legge til at *oppfyllelsen* av forpliktelsene må være i tråd med havrettskonvensjonens alminnelige prinsipper og mål.<sup>216</sup> Når det gjelder *innholdet* av disse prinsippene og målet kan i hvert fall reglene i art. 192-196 legges til grunn. Dette underbygger en «samlesing» mellom havrettskonvensjonen og inngrepskonvensjonen. Ved å tolke inngrepskonvensjonen utvidende, tas det hensyn til utviklingen i synet på miljøvern, på bekostning av flaggstatjurisdiksjonen.<sup>217</sup>

Spørsmålet er også viet plass i litteraturen. *Falkanger* og *Hakapää* antyder at artikkel 221 introduserer «some flexibility» ved tolkningen av inngrepskonvensjonen.<sup>218</sup> *Wendel* er avvisende, mens *McLaughlin* går

---

<sup>211</sup> Artikkel 31.3 b, om primære tolkningskilder, er ikke helt treffende, siden internrettslig gjennomføring ikke «establishes the agreement of the parties regarding its interpretation».

<sup>212</sup> Powers of intervention act, 1981 sec 8(1). USA er ikke part til havrettskonvensjonen.

<sup>213</sup> Kwiatkowska (1991), s. 173.

<sup>214</sup> Sukksi (2019), s. 22-26, som viser til «Lov om beskyttelse af havmiljøet» § 43 stk. 2 og lag 1980:424 «Särskilda åtgärder mot förorening» 5 §.

<sup>215</sup> Bestemmelsen er *lex specialis* i forhold til den generelle forrangsbestemmelsen i art. 311.

<sup>216</sup> For nye forpliktelser, inngått etter hrk, går det frem av 237(1) *in fine* at disse må inngås for å «fremme de alminnelige prinsipper» som havrettskonvensjonen oppstiller. Art. 237(2) gjelder derfor både eldre og nye konvensjoner.

<sup>217</sup> Blanco-Bazan (2016) s. 267.

<sup>218</sup> Falkanger (2011) s. 221 og Hakapää (1981) s. 272.

så langt som å antyde at artikkel 221 ikke gir mening uten inngrepskonvensjonen.<sup>219</sup> *Blanco-Bazán* mener på sin side at konvensjonene skal leses sammen, og dermed at det i praksis kan ses bort i fra «grave and imminent».<sup>220</sup> Også *Gaskell/Forrest* antyder at artikkel 221 medfører at vilkåret kan bortfortolkes i inngrepskonvensjonen.<sup>221</sup> *Boisson* syntes å forutsette at kyststater kan anvende bestemmelsen direkte.<sup>222</sup>

Verdenssamfunnets økte miljøfokus gjenspeiles i andre internasjonale konvensjoner som regulerer forurensing til sjøs. Disse ligger nærmere artikkel 221s formulering, om enn på litt ulik måte. Eksempelvis følger det av bergingskonvensjonen artikkel 9 at konvensjonen ikke berører en kyststats rettigheter til å treffe tiltak i tråd med folkeretten for å beskytte sin kystlinje eller forbundne interesser fra «pollution or threat of pollution». Den refererer altså ikke til «alvorlig og overhengende».<sup>223</sup>

Vrakfjerningskonvensjonen regulerer på sin side forholdet til inngrepskonvensjonen. Når inngrepskonvensjonen eksplisitt er nevnt, kan det tilsi at den i hvert fall ikke er uten betydning.<sup>224</sup> Men WRC regulerer også forholdet til havrettskonvensjonen hvor det går frem at konvensjonen ikke gjør noen innskrenking i denne.<sup>225</sup> Man vil derfor få samme problem som drøftet i dette kapittelet, og det er vanskelig å ta vrakfjerningskonvensjonen henvisning til inngrepskonvensjonen som et argument *for* at inngrepskonvensjonen gjelder uavhengig av artikkel 221. Ytterligere er det et moment at vrakfjerningskonvensjonen definisjoner av «fare» ligger nærmere artikkel 221, siden det ikke stilles krav om en «grave and imminent danger». Når to sentrale konvensjoner om forurensende sjøulykker ligger nærmere artikkel 221 enn inngrepskonvensjonen må dette få betydningen av tolkningen av inngrepskonvensjonen.

Etter mitt syn må det være adgang til å bortfortolke vilkåret om «grave and imminent» etter inngrepskonvensjonen. Den mest åpenbare grunnen

---

<sup>219</sup> Wendel (2007) s. 49 og McLaughlin (1999) s. 15.

<sup>220</sup> Blanco-Bazan (2016) s. 267.

<sup>221</sup> Gaskell/Forrest (2016) s. 58.

<sup>222</sup> Boission (1999) s. 495.

<sup>223</sup> Slik også Falkanger (2011) s. 216.

<sup>224</sup> WRC art. 4.1.

<sup>225</sup> WRC art. 16.

er likheten mellom bestemmelsene. De regulerer samme tema. Samtidig ble konvensjonene til under meget forskjellige omstendigheter. I 1969 fikk kyststatene adgang til å gripe inn på åpent hav når miljøet var truet. Mange stater var bekymret for vilkårlige inngrep. De strenge vilkårene for inngrep i inngrepskonvensjonen må forstås på denne bakgrunn. Fortalen underbygger dette: partene var «convinced» at disse tiltakene ikke «affect[ed] the principle of freedom of the high seas». <sup>226</sup> *Havrettstraktaten* derimot, satte seg som mål å løse «all issues relating to the law of the sea». <sup>227</sup> Å regulere en inngrepskompetanse for kyststater var i så måte naturlig, og mindre dramatisk 13 år senere. <sup>228</sup> Havrettskonvensjonen kunne bygge på inngrepskonvensjonen, som nå også ble ansett som sedvanerett. Inngrepskonvensjonen hadde ikke blitt misbrukt, og det var et opplevd behov for en lavere terskel.

Inngrepskonvensjonen kan altså tolkes i lys av havrettskonvensjonen artikkel 221. På den måten reflekteres den økte kyststatjurisdiksjonen på bekostning av flaggstatjurisdiksjonen, til vern av det marine miljø. Å redusere betydningen av artikkel 221 til at den innfører «noe fleksibilitet» o.l. blir for vagt, og ønske om å øke inngrepskompetansen er bare tydelig når vilkåret bortfortolkes i sin helhet. Samtidig er ikke inngrepskonvensjonen uten betydning. Konvensjonens prosessuelle regler, samt at den inneholder mer detaljerte vilkår og en erstatningsbestemmelse, tilsier at den fortsatt anses som *hovedhjemmelen* for inngrep for statene som er tilsluttet den, men altså at artikkel 221 griper inn i tolkningen.

#### 2.4.4.2 **Adgangen til å bortfortolke «alvorlig og overhengende» etter inngrepsforskriften**

Folkerettsregelen etter *inngrepskonvensjonen* er altså at det ikke gjelder et krav til «alvorlig og overhengende fare for skade» før staten kan gripe inn. I en tenkt situasjon, hvor faren enda ikke er blitt «alvorlig og overhengende», men fortsatt «med rimelighet kan ventes å medføre betydelig skadelige konsekvenser», reises spørsmålet om vilkåret kan bortfortolkes

---

<sup>226</sup> Inngrepskonvensjonen fortale pkt 3.

<sup>227</sup> Hrk fortalen punkt 1.

<sup>228</sup> Blanco-Bazan (2016) s. 268.

etter *inngrepsforskriften*. Det er altså tale om en utvidende fortolkning i forhold til inngrepsforskriftens ordlyd – myndighetene får en videre inngrepskompetanse.

I utgangspunktet taler presumsjonsprinsippet for en utvidende fortolkning.<sup>229</sup> Prinsippet har imidlertid begrenset rekkevidde der motstriden er bevisst. Det er ikke tvilsomt at departementet kjente til artikkel 221 under forskriftsarbeidet, noe som taler mot å gi forskriften et utvidet anvendelsesområde.<sup>230</sup> Heller ikke ved tilslutningen til havrettskonvensjonen ble forskjellen mellom inngrepskonvensjonen og artikkel 221 særskilt kommentert.<sup>231</sup> Dersom departementet ønsket å ta hensyn til artikkel 221 ved utarbeidelsen kunne jo dette vært gjort. En må likevel være forsiktig med å legge for mye i synspunktet. Forskriften fremstår som en direkte oversettelse av konvensjonen, og det er ikke gitt at departementet var klar over muligheten artikkel 221 ga for utvidet tolkning av inngrepskonvensjonen. Det strider ikke mot en «klar lovgivervilje» å tolke forskriftens § 3.1 utvidende.

Presumsjonsprinsippet taler altså for en utvidende fortolkning. Men i punkt 1.3 ble det slått fast at lovskravet gjelder på området. Dermed oppstår spørsmålet om dette vil være til hinder for en utvidende tolkning. Legalitetsprinsippet materielle side som tolkningsprinsipp, vil her stå sentralt. Det er klart at en utvidende fortolkning er til skade for den «enkelte», og således slik at inngrepet kan være meget tyngende.<sup>232</sup>

Etter «fjordlaksformelen» er kravet til lovhjemmel relativt blant annet ut fra «hvilket område en befinner seg på, arten av inngrepet, hvordan det rammer og hvor tyngende det er overfor den som rammes».<sup>233</sup> Siden det er tale om potensiell ødeleggelse av store verdier, både skip og last stilles det strenge krav i lovens klarhet. Samtidig gjøres inngrepet for å verne miljøet, noe som kan tale for en mindre streng anvendelse.<sup>234</sup> Selv

---

<sup>229</sup> Se for eksempel Skoghøy (2017) s. 39.

<sup>230</sup> Miljødepartementet (1997) s. 1.

<sup>231</sup> St.prp nr. 37 (1995–1996) s. 96-97.

<sup>232</sup> Jf. kapittel 1.3.

<sup>233</sup> Rt. 1995.530.

<sup>234</sup> Backer (2012) s. 129 med videre henvisninger.

om det antagelig ikke er grunn til å gå så langt – vurderingen må foretas konkret – er poenget at ved inngrep over forulykkede skip som truer norske interesser, står to sterke hensyn mot hverandre. På den ene siden har man skipet, dets eiere, lasteiere og flaggstaten. På den annen side står fellesskapets interesser, befolkningens interesse og rett til å benytte seg av et havmiljø fritt for forurensning.

Det tyngste argumentet for en utvidende tolkning, er det folkerettslige preget på inngrepet. Legalitetsprinsippet søker særlig å ivareta forutberegneligheten til den enkelte, og når inngrepet er i tråd med folkerettshjemmelen, innebærer ikke det et fravær av forutberegnelighet. Skipet som truer med å forurense må jo uansett kunne forvente at kyststater griper inn, og det er lite trolig at de har kjennskap til den internrettslige hjemmelen for inngrepet. Slik sett kan inngrepsforskriften tolkes utvidende.

Norske myndigheter anser inngrepskonvensjon som sin inngreps-hjemmel. Det er denne konvensjonen og dens protokoll inngrepsforskriften innarbeider, ikke artikkel 221. Den lavere terskel som artikkel 221 oppstiller, reflekteres ikke i forskriften, og dette er et tungtveiende argument for å holde seg strengt til ordlyden. Vi har altså en situasjon hvor Norge ikke har benyttet seg av hele handlingsrommet folkeretten oppstiller for inngrep på åpent hav. Men siden behovet for vern i en viss grad avhenger av hvor inngripende tiltaket er, må det være adgang til å nyansere kravet. Med andre ord, forskriften kan tolkes utvidende der tiltaket som iverksettes ikke er særlig tyngende, som for eksempel instruksjoner eller berging av skipet. Ved svært inngripende tiltak, som bombing av skipet, danner forskriftens ordlyd den ytre rammen av forskriftens anvendelse.<sup>235</sup>

Konklusjonen er likevel ikke sikker, og som illustrert er det vektige argumenter i begge retninger. Eckhoff og Smiths uttalelse illustrerende. Det er mer fornuftig «med en klar lovhjemmel til bruk i fremtiden enn med omstridte og kanskje kortsiktige seire i enkeltsaker».<sup>236</sup> Særlig klarhet er viktig ved spørsmålet om inngrep, noe som underbygger at tolkningen

---

<sup>235</sup> Jf. kapittel 1.3 og nyere praksis rundt det forvaltningsrettslige legalitetsprinsippet.

<sup>236</sup> Eckhoff/Smith (2018) s. 372.

burde gjenspeiles i inngrepsforskriften. Dette vil også medføre at forskriften er langt mer anvendelig overfor fartøy i drift mot oljeplattformer, siden kravet til sannsynlighet og nærhet i tid for sammenstøtet ikke gjelder. Inngrepshjemmelen blir langt mer effektiv.

## 2.4.5 Særlig om fartøy i drift-tilfellene

På bakgrunn av oppgavens tema, skal et spørsmål løftes særlig frem. I hvilken grad hjemler inngrepsforskriften tiltak overfor fartøy i drift, som står i fare for å kolliderer med installasjoner på norsk sokkel? Som gjennomgangen av vilkårene har vist, var siktemålet til inngrepskonvensjonens utvilsomt tilfellene der tankskipet representerte forurensningsfaren. Spørsmålet er om forskriften likevel kan komme til anvendelse i fartøy i drift-tilfellene.

Oljeplattformer beskyttes i utgangspunktet av en sikkerhetssone på 500 meter, hvor det innenfor sonen er ferdselsforbud.<sup>237</sup> Dersom et fartøy krenker sonen vil operatøren ha rett til å bortvise fartøyet, og medfører krenkelsen en «alvorlig fare for sikkerheten» ved petroleumsvirksomheten, kan bortvisningen bestå i fysiske tiltak.<sup>238</sup> Å måtte vente til fartøyet er innenfor sonen på 500 meter vil imidlertid i mange tilfeller være for sent. Rammeforskriften bestemmer derfor at bortvisning også kan skje om et fartøy utenfor sonen medfører en alvorlig fare for sikkerheten.<sup>239</sup>

I lekter-saken kunne det antagelig vært grepet inn med hjemmel disse bestemmelsene. Inngrepet har da en internrettslig hjemmel. Det er imidlertid uklart hvordan inngrepet kunne vært hjemlet rent folkerettslig. Rammeforskriften viser ikke til en folkerettslig hjemmel, men slår fast at bestemmelsene gjelder med begrensingene som er anerkjent i folkeretten.<sup>240</sup> Det eksisterer imidlertid ingen eksplisitte folkerettslige reguleringer som hjemler tiltak utenfor sikkerhetssonen til beskyt-

---

<sup>237</sup> Petroleumsloven (petrol.) § 9-4(1), jf. (4).

<sup>238</sup> Forskrift om helse, miljø og sikkerhet i petroleumsvirksomheten og på enkelte landanlegg (rammeforskriften) § 59(2).

<sup>239</sup> *Ibid.*

<sup>240</sup> Rammeforskriften § 51, jf. petrol. § 1-4(1).

telse av oljeplattformer. Havrettskonvensjonen begrenser håndhevelses-jurisdiksjonen til *innenfor* sonen, og det kan reises spørsmål på hvilket grunnlag myndighetene kan gripe inn overfor fartøy i drift som utgjør en trussel mot oljeplattformer.<sup>241</sup>

*Fleischer* er inne på problemet, og skriver at inngrep utenfor sonen må være tillatt «i kraft av alminnelige betraktninger om kyststatens behov for å beskytte den virksomhet den har rett til å drive».<sup>242</sup> Han går imidlertid ikke lenger inn i spørsmålet. Men kan det tenkes at inngrepsforskriften kan være en del av disse «alminnelige betraktningene»?

Prinsipielt sett er inngrepsforskriften anvendelig. Selv om forskriften er begrenset til «skip», kreves det ikke at forurensingen skriver seg fra dette. Forurensingen må oppstå «som følge» av sjøulykken, og dette vil være tilfelle om et drivende fartøy står i fare for å kolliderer med en installasjon på norsk sokkel.<sup>243</sup> Selv om forurensingen skriver seg fra plattformen, oppstår denne som følge av sjøulykken. Videre er vilkåret om «sjøulykke» oppfylt. Et fartøy i drift vil være en navigasjonshendelse. Her trer fordelen med den vide tolkningen som ble presentert i punkt 2.3.1 klart frem.

Problemet med å anvende inngrepsforskriften som hjemmelsgrunnlag, er at det kan være uklart i hvilken grad et eventuelt sammenstøt faktisk leder til forurensing. Om dette er utvilsomt, fartøyet i drift er for eksempel så stort at forurensingen er uunngåelig, vil det kunne gripes inn. En utblåsing fra en plattform må presumeres å være av et slikt omfang at det vil lede til betydelige skadelige konsekvenser på kysten eller forbundne interesser.

Dersom det er uklart om forurensingen vil finne sted, enten fordi det er tvilsomt om kollisjonen i det hele tatt vil det, eller det usikkert om et sammenstøt rent faktisk leder til forurensing, gir ikke inngrepsforskriften et klart svar. Et sammenstøt eller risiko for et slikt sammenstøt vil medføre store økonomiske konsekvenser, men dette gir ikke grunnlag for å gripe inn etter inngrepsforskriften. Forskriften gjelder miljøfare,

---

<sup>241</sup> Hrk. artikkel 80 jf. art. 60.5

<sup>242</sup> *Fleischer* (1983) s. 339.

<sup>243</sup> Inngrepsforskriften § 1.1.



og hvis et sammenstøt eller følgene av det er usikkert, fremstår ikke inngrepsforskriften som anvendelig.

Som nevnt eksisterer det ingen andre folkerettshjemler som eksplisitt åpner for tiltak til beskyttelse av installasjoner til havs utenfor sikkerhetssonen.<sup>244</sup> Havrettskonvensjonen bestemmer imidlertid at stater skal treffe tiltak for å forhindre, begrense og kontrollere forurensing fra oljeplattformer, og dette gjelder «særlig tiltak for å forebygge ulykker».<sup>245</sup> Når disse tiltakene iverksettes skal staten avstå fra uberettiget innblanding i andre staters rettigheter.<sup>246</sup> Denne bestemmelsen har likhetstrekk med inngrepsforskriften – et inngrep kan ikke innebære en uforholdsmessig krenkelse av navigasjonsfriheten.

Med dette som bakgrunn mener jeg inngrepsforskriften, og dens konvensjonsforbilde, må undergis en viss utvidende fortolkning ved spørsmål om sammenstøt mellom plattformer og fartøy i drift. Konvensjonspartene så neppe for seg utbredelsen av offshore oljeutvinning i 1969, men i dag har stater et behov for å beskytte disse installasjonene, også utenfor sikkerhetssonen.

Rettslig kan en slik utvidende fortolkning ses i sammenheng med det som ble sagt i punkt 2.2. På tross av at staten må vurdere forholdene objektivt og fastslå med en relativt høy grad av sikkerhet at vilkårene er oppfylt, tilsier hensynene som forklart her at det kan gripes inn overfor fartøy i drift som utgjør en trussel mot installasjoner på sokkelen. Dersom forholdene ligger slik an at sammenstøt mellom et fartøy i drift og en plattform er sannsynlig, må kravet til forurensingens forventende skadefølge være oppfylt. Med andre ord, er det objektivt sett en risiko for at fartøyet driver inn i plattformen, må dette være tilstrekkelig. Et eventuelt sammenstøt må *presumeres* å medføre forurensing av et betydelig omfang.

---

<sup>244</sup> Med unntak av ansvarsfrihetsgrunnen nødrett. Se kap 5.1.

<sup>245</sup> Hrk. art. 194(3) bokstav c. Se Hammer (2009) s. 668.

<sup>246</sup> Hrk. Art. 194(4).

Løsningen er likevel ikke sikker, og den utvidende tolkningen er vanskelig å begrunne rent folkerettslig.<sup>247</sup> Når jeg likevel mener det er adgang å tolke forskriften, og dermed konvensjonen, utvidende, bygges det på Fleischers argument. Selv om hans argument bærer tydelig preg av reelle hensyn, en rettskilde som ikke er anerkjent i folkeretten, er det klart at havrettskonvensjonen selv oppstiller en plikt for statene å beskytte installasjonene som utvinner petroleum. Å anse inngrepskonvensjonen som grunnlaget for et slikt inngrep er fordelaktig, siden den oppstiller klare vilkår for inngrep, samt regler om varslings og erstatning. Folkerettslig er inngrepskonvensjonen det best egnede virkemiddelet i slike situasjoner. Fartøyet beskyttes mot uvilkårlige inngrep, samtidig som en rett til erstatning bevares.

## 2.5 Gjennomføringen av tiltaket

### 2.5.1 Innledning

Til nå har fokuset vært på vilkårene for inngrep. Der disse er oppfylt, oppstår spørsmålet om hvilke tiltak som er aktuelle, og hvilke rettslige krav som gjelder ved gjennomføringen av dem. I utgangspunktet reguleres ikke *hva* som kan iverksettes. Konvensjonen presiserer at når vilkårene er oppfylt, kan kyststaten «take such measures on the high seas as may be necessary...» for å forebygge, begrense eller avverge den alvorlige og overhengende fare for forurensning.<sup>248</sup> Konvensjonen regulerer altså ikke *hva* kyststaten kan iverksette, men nøyer seg med å påpeke at tiltaket må være nødvendig for å avverge faren.

---

<sup>247</sup> Steigeberg (2010) s. 74, anser ikke inngrepskonvensjonen som anvendelig, men dette henger samme med en snever tolkning av «forbundne interesser». Bjurstrøm (1987) s. 84 mener inngrepskonvensjonen ikke er anvendelig i det hele tatt, men dette synes å bero på en misforståelse. Hun hevder inngrepskonvensjonen er begrenset til forurensning fra *skipet*, men som redegjort for i punkt 2.4.2 kreves det bare et skip er involvert, ikke at forurensningen skriver seg fra dette.

<sup>248</sup> Inngrepskonvensjonen art. 1.1.

Forskriften lister opp enkelte eksempler på hva tiltaket kan gå ut på, som fjerning eller ødeleggelse/senkning av skipet og dets last.<sup>249</sup> Disse bestemmelsene har ikke noe motsvar i konvensjonen, og er antageligvis inkludert som en følge av legalitetsprinsippet. Siden det mest inngripende kan gjøres – fjerning av skipet – må også det mindre kunne gjøres, som instruksjer eller å borde skipet. Ved å angi de mest inngripende tiltakene har kystverket stor skjønnsfrihet. Videre oppstiller forskriften momenter ved vurderingen om tiltak skal settes i verk, som heller ikke finnes i konvensjonen.<sup>250</sup>

Selve tiltakene kan deles inn i fire kategorier.<sup>251</sup> Den første er *uformell intervensjon* som kjennetegnes av at staten bes om å holdes oppdatert på situasjonen, og hva rederen, kapteinen, eller en eventuell berger foretar seg. Den andre kategorien er *underrettelse* hvor staten krever å bli informert før et eventuelt tiltak settes i verk, med sikte på å godkjenne eller påvirke beslutningen. Den tredje kategorien er å gi *instruksjoner* til skipet. Slike inngrep dreier seg ikke om en godkjenning av en plan for berging eller lignende, men å gi ordre og instruksjoner til eieren. Den siste kategorien er fysiske inngrep. Forskriften lister selv opp eksempler på slike tiltak, blant annet å «fjerne skipet, eller hvis det finnes nødvendig, å ødelegge eller senke skipet». Disse tiltakene må være forbeholdt de helt eksepsjonelle situasjoner. Som oftest vil tiltak i kategori 1 til 3 være tilstrekkelige for å avverge forurensningsfaren. I de tilfellene hvor disse tiltakene ikke fører frem må kystmyndighetene anvende de mest inngripende tiltakene.. Hvilket av disse kategoriene av tiltak som blir iverksatt i en konkret situasjon er ikke utpreget interessant i en rettslig analyse av hjemmelen for inngrep.

Mer aktuelt er å fokusere på de reelle rettslige begrensingene for tiltaket. Disse følger av forskriften § 3 fjerde og femte ledd. Her undergis tiltaket en forholdsmessighet- og nødvendighetstest. En slik forholdsmessighetsbegrensning er vanlig når det er tale om inngrep i etablerte rettigheter. I EU/EMDs praksis er vanligvis forholdsmessighetsvurderingen

---

<sup>249</sup> Inngrepsforskriften § 3.1.2.

<sup>250</sup> Inngrepsforskriften § 3.3.

<sup>251</sup> De la Rue/Anderson (2009) s. 904.

angitt som tre vilkår; tiltaket må være *egnet*, det må være *nødvendig* og det må være *forholdsmessig i snever forstand*. Det er bare nødvendighet og forholdsmessighet som reguleres av forskriften, og som skal behandles her. Sammenhengen i nødvendighets- og forholdsmessighetsvurderingen kan fremstilles som at tiltaket må være «nødvendig» for at «fordelene skal overstige ulempene».<sup>252</sup>

Helt generelt vil momentene være en viktig begrensning ved gjennomføringen av tiltaket. Der et skip dumper søppel over bord er det ikke nødvendig å bombe det for å forhindre forurensingen. Nødvendighetsvurderingen er dermed tett knyttet til forholdsmessighetsvurderingen.

I det følgende skal først innholdet av «nødvendig» behandles, før jeg tar stilling til forholdsmessighetskravet. I punkt 2.5.4 settes tiltaket i sammenheng med bredere hensyn, før det avslutningsvis sies litt om innholdet av den diskresjonære kompetansen.

## 2.5.2 Tiltaket må være «nødvendig»

Tiltak må være nødvendig for å begrense, forebygge eller avverge en alvorlig eller overhengende fare for forurensningsskade, jf. forskriftens § 3.1. Dette er gjentatt i § 3.4.2, hvor det fremgår at tiltaket ikke kan gå videre enn det som med «rimelighet er nødvendig for å oppnå formålet [i § 1.1]». Hva som utgjør et nødvendig tiltak, blir dermed situasjonsavhengig. Enklest er vurderingen der kun et tiltak er tilgjengelig. Da vil tiltaket alltid være «nødvendig» i forskriftens forstand. Dersom den eneste måten å forebygge forurensing fra et tankskip på er å sette det i brann, vil inngrepet være nødvendig. Annerledes er situasjonen der flere tiltak kan oppnå formålet om å forebygge, begrense eller avverge forurensningen. Hvordan påvirker handlingsalternativer nødvendighetsvurderingen?

Dersom handlingsalternativet er passivitet vil tiltaket være nødvendig.<sup>253</sup> Særlig tydelig er dette hvor forurensingen har materialisert seg, oljen har for eksempel begynt å lekke ut fra skipet. Men selv om tiltaket er nødvendig i slike tilfeller kan passivitet, eller en overvåkende rolle,

---

<sup>252</sup> Østenstad (2015) s. 113.

<sup>253</sup> Falkanger (2011) s. 165.

være riktig. Problemet kan illustreres med lekter-saken. Da lekteren slet seg tilsa drivbanen et sammenstøt. Hvis vær og strøm forholdt seg likt de neste 24 timene ville flåten kollidere med plattformen. Hadde Norge besluttet å senke lekteren ville tiltaket vært nødvendig. Men i den konkrete saken drev lekteren forbi. Det er altså ikke gitt at et inngrep *alltid* vil være nødvendig, selv om vilkårene for inngrep er oppfylt.

Stater vil ofte ha valget mellom en rekke ulike tiltak. Det er sjeldent bare ett tiltak som kan oppnå formålet om å begrense eller forhindre forurensingen. Ved valget av et aktuelt tiltak kan det tas hensyn til § 3.4.2. Tiltaket skal gå lenger enn det som «med rimelighet» er nødvendig for å oppnå formålet etter 1.1. Forskriften åpner altså selv for en viss skjønnsfrihet ved valg av tiltak.

Nødvendighetsterskelen er en reell begrensning ved gjennomføringen av tiltaket. Samtidig må den berørte staten gis betydelig skjønnsfrihet ved valg av tiltak. Dette gjør at nødvendighet i seg selv ikke er en tilstrekkelig begrensning for gjennomføringen av tiltaket. For eksempel er tiltak som medfører tap av menneskeliv en god illustrasjon på dette. Der den eneste måten å hindre forurensingen på er å bombe skipet, selv om menneskeliv går tapt, vil tiltaket vært nødvendig. Den egentlige, eller i hvert fall viktigste begrensningen, ligger derfor i forholdsmessighetsvurderingen.<sup>254</sup>

### 2.5.3 Tiltaket må være «forholdsmessig»

Det følger av § 3.4.1 at tiltaket skal «stå i forhold til den faktiske eller skade som truer». Ved vurderingen av forholdsmessighet «skal» det tas hensyn til:

*«5.1 omfanget av og sannsynligheten for overhengende skade hvis tiltaket ikke blir iverksatt,*

*5.2 sannsynligheten for at tiltaket får den tilsiktede virkning,*

*5.3 omfanget av den skade som tiltaket kan forårsake»<sup>255</sup>*

---

<sup>254</sup> Hakapää (1981) s. 268

<sup>255</sup> Forskriften § 3.5.

Inngrepet må stå i forhold til det målet som søkes oppnådd. Forholdsmessighetsvurderingen avveier dermed to rettigheter, kyststatens rett til å beskytte sine interesser, og flaggstatens rett til at sine skip uhindret skal seile på åpent hav. Selve vurderingen er videre utpreget hypotetisk. Siden formålet i første rekke er å begrense og hindre forurensingen, vil tiltaket iverksettes før forurensingen har gjort det.

Bestemmelsen kunne med fordel vært klarere på at det her siktes til skaden som *forurensingen* representerer. Mot dette må skadevirkningen holdes, og i den snevre forholdsmessighetsvurderingen siktes det særlig til skader på skipet. *Kjernen* i vurderingen er altså forholdet mellom § 5.1 og § 5.3. Her oppstår det «klassiske» problemet som preger miljøretten, ved at «kostnader og forurensing er inkommensurable størrelser».<sup>256</sup> Hvordan skal skader på miljøet holdes opp mot skader på skipet? Det er mulig sette en pris på noen miljøkostnader, og ved oljeforurensning er opprydningskostnader mye brukt. Men skadene kan være uopprettelige, og prissettingen blir da vanskelig. Vurderingen mellom skadet på skipet og miljøet blir dermed en utpreget faglig vurdering, og det er ikke mulig å fastslå konkrete rettslige retningslinjer for utøvelse av skjønnet.

Etter § 3.5.1 skal både omfanget av og sannsynligheten for overhengende skade om det ikke handles, vurderes. Det er verdt å merke seg at det her er tale om «overhengende skade», og ikke, slik det er tale om i første ledd, en «overhengende fare» for skade. Ved vurderingen av forholdsmessighet er det dermed skaden, ikke faren for skade, som skal vurderes.<sup>257</sup> I dette ligger det en tidsmessig forskjell, staten må vurdere sannsynligheten for at forurensningen inntreffer og leder til skade, noe som er annerledes enn å vurdere sannsynligheten for faren for forurensning.

§ 5.1 oppstiller dermed en høyere terskel for inngrep i forhold til § 1.1. Hvor stor forskjellen er i praksis kan nok diskuteres, siden det er «omfanget av og sannsynligheten for overhengende skade» som er vurderingstemaet. Likevel, forskjellen innebærer en unødvendig begrens-

---

<sup>256</sup> Se Rt.1995.738 (fett og lim). Enkelte miljøskader kan riktignok kvantifiseres, slik Bugge (2014), s. 59-62 drøfter.

<sup>257</sup> Berlingiri (2015) s.14.

ning i inngrepsvurderingen, særlig når det tas hensyn til at vilkåret kan bortfortolkes etter konvensjonen.

Det neste vurderingspunktet er sannsynligheten for at tiltaket får den tilsiktede virkning. Kyststaten må vurdere om tiltaket er det rette middelet for å nå målet. Også dette er en vurdering med et betydelig hypotetisk preg. Lekter-saken viser problemet; ville en eventuell bombing av lekteren ledet til at faren for forurensning opphørte? Det kunne for eksempel tenkes at man risikerte å ende opp med to deler, og dermed kanskje en større sjanse for at en del traff plattformen. Også her er vurderingen utpreget konkret.

Momentene § 3.5 oppstiller for vurderingen av forholdsmessighet er vid, og antageligvis ikke uttømmende.<sup>258</sup> Ett moment kunne likevel med fordel vært fremhevet i forholdsmessighetsvurderingen. Etter forskriftens § 4.4 skal kyststaten, før og under iverksettelsen av tiltak «gjøre hva den kan for å unngå at menneskeliv settes i fare, og sørge for at nødstedte personer får all den hjelp de måtte trenge». At ansvaret er begrenset til at staten må «gjøre hva den kan» innebærer at det kan tenkes situasjoner der tiltaket medfører en trussel mot helsen og sikkerheten til de gjenværende om bord. Et slikt tilfelle er forbeholdt de helt ekstreme forurensningssituasjonene, og vil ha stor betydning under forholdsmessighetsvurderingen.<sup>259</sup>

## 2.5.4 Særlig om bredere hensyn ved vurderingen

I nyere tid er det få eksempler på at de mest inngripende tiltakene er benyttet.<sup>260</sup> Inngrepshjemmelen er isteden ofte brukt til å nekte skip adgang til territorialfarvannet, eller beordre det lenger bort fra kysten. Når det ved forholdsmessighetsvurderingen skal legges vekt på om vedtaket griper inn rettigheter og interesser til «tredje stat», reises det spørsmål om hvordan disse hensynene skal avveies.<sup>261</sup>

---

<sup>258</sup> Falkanger (2011) s. 174.

<sup>259</sup> Hakapää (1981) s. 269.

<sup>260</sup> Det nyeste eksemplet er *Adamandas* i 2003. Se også Ringbom (2008a) s. 490, som reiser spørsmålet om bombing av Torrey Canyon ville vært forholdsmessig i dag.

<sup>261</sup> Forskriften § 3.5.3.

Det mest berømte eksemplet på en slik nektelse er *Prestige*, som forliste omtrent 160 mil utenfor Galicia den 19. november 2002. Spania beordret skipet bort fra kysten istedenfor å gi det adgang til smulere farvann, ettersom de fryktet et større oljeutslipp nærme land. Det er i dag enighet om at denne beslutningen utvilsomt bidro til det katastrofale utfallet, med omfattende forurensing av en rekke staters kyst, flere tusen døde sjøfugler og betydelig redusert fiske.<sup>262</sup> Her skal to utslag av slike bredere hensyn settes i sammenheng med avhandlingens tema. For det første hvordan overordnede miljøhensyn kan påvirke vurderingen av om, og hvilke tiltak som skal iverksettes, samt hvordan dette kan gi et konkret utslag i reglene om nødhavn.

Havrettskonvensjonen har generelle regler om staters plikt til å hindre forurensing. Artikkel 192 oppstiller en generell plikt til å treffe tiltak for å «verne og bevare det marine miljø». Innholdet av denne plikten utvides og presiseres av de øvrige bestemmelsene i havrettskonvensjonen del XII. Etter artikkel 194(2) skal statene sørge for at forurensing som skyldes hendelse eller virksomhet under deres «jurisdiksjon eller kontroll, ikke spres utenfor de områder de utøver suverene rettigheter». Prinsippet om forbud mot grenseoverskridende forurensning utdypes videre i artikkel 195. En stat skal, når den treffer tiltak for å hindre, begrense og kontrollere forurensing, opptre slik at de ikke «direkte eller indirekte overfører skade eller fra ett område til et annet». Denne bestemmelsen er ikke begrenset til områder hvor kyststaten har jurisdiksjon slik art. 194.2 er, men gjelder generelt.<sup>263</sup>

Forflytning fra ett område til et annet sikter til alle havets soner, og i utgangspunktet er det i strid med bestemmelsen å flytte forurensing fra den økonomiske sone og ut på åpent hav eller fra territorialfarvann og ut i den økonomiske sone.<sup>264</sup> Siden en forurensende sjøulykke vil være under kyststatens jurisdiksjon, skal den som et utgangspunkt ikke flyttes ut av områdene der kyststaten utøver suverenitet, jf. hrk. Art. 194(2).

---

<sup>262</sup> Baughen (2012) s. 225. Spansk høyesterett tilkjente Spania 1,6 milliarder euro, det maksimale beløpet under P&I-forsikringen.

<sup>263</sup> Czybulka (2017) s.1318-1319.

<sup>264</sup> *Ibid.*



Det er også mulig å tolke art 195 som et forbud mot å slepe et skip ut på åpent hav, hvor det så brekker og forårsaker skade til andre stater, eller kanskje til og med havet i seg selv.

Disse folkerettslige reglene om forbud mot grenseoverskridende forurensing, settes til side ved inngrep. Er vilkårene oppfylt, blir tiltaket lovlig. Men reglene illustrer at dersom skaden på fellesskapets interesser blir langt større enn fordelene av inngrepet kan *gjennomføringen* av det anses som uforholdsmessig.<sup>265</sup>

I den forbindelse er «nødhavn» relevant. En generell fremstilling av de rettslige rammene for fenomenet ligger utenfor rammen av denne avhandlingen, og det skal bare pekes på noen hovedtrekk. Nødhavn var i utgangspunktet en humanitær rett som ble ansett som folkerettslig sedvane. Formålet var å gi skip ly for å verne om livet og helsen til besetningen. Med utviklingen i redningsaksjoner til sjøs og samfunnets endrede oppfatning av forurensningsfaren nye tankskip representerte, ble denne begrunnelsen for nødhavn svekket. Spørsmålet skiftet til en avveining av forholdet mellom kyststatens rett til å beskytte sine interesser mot forurensing, og de kommersielle verdiene i at skipet ble berget.<sup>266</sup>

Forholdet mellom inngrep og nødhavn fikk et stadig økt fokus i løpet av 80- og 90-tallet.<sup>267</sup> En rekke hendelser hvor skip ble nektet nødhavn, for eksempel *Kark V* eller *Christos Britas*, aktualiserte spørsmålet. Da *Castor* ble skadet under særdeles røft vær i 2000, tok IMO og EU initiativ til å lage retningslinjer for nødhavn. Før disse retningslinjene forelå, inntraff den verste miljøulykken fra skip hittil registrert i Europa – *Prestige*. Da skipet under dårlige værforhold begynte å lekke olje, ble en spansk offiser satt om bord skipet. I løpet av den neste uken ble det beordret tre kursendringer, ofte med den skadde siden vendt mot vinden, før skipet til slutt måtte gi tapt for røft vær.<sup>268</sup> Spanske myndigheter ble ikke holdt

---

<sup>265</sup> Jf. forskriften § 4.4.

<sup>266</sup> de la Rue/Anderson (2009) s. 906.

<sup>267</sup> *Ibid.*

<sup>268</sup> Baughen (2012) s. 225.

ansvarlig for medvirkning til forurensingsskaden, men ansvar var ikke utenkelig.<sup>269</sup>

Formålet med denne gjennomgangen har vært å illustrere hvor bred forholdsmessighetsvurderingen i en inngrepssituasjon kan være. Foruten skader på selve skipet, og hvor omfattende forurensing kyststaten selv kan utsettes for, må kyststaten vurdere hvorvidt andre staters interesser krenkes. Dette kan være tilfelle ved en skadet oljetanker, som det vil være mer formålstjenlig å instruere om å anløpe nødhavn, enn å beordre ut på åpent hav. *Hooydonk* oppsummerer forholdet mellom denne forholdsmessighetsvurderingen og adgangen til nødhavn slik:

*«The coastal state must give careful consideration to whether or not the potential damage resulting from the accommodation of a ship in a place of refuge is greater than that expected in consequence of denying access under the right of intervention»<sup>270</sup>*

Etter mitt syn er dette treffende for den vurderingen som må gjøres. Et utslipp kan ha mindre skadevirkninger om det skjer innenfor et begrenset geografisk område, som i en fjord, enn ute på åpent hav hvor langt større områder kan bli forurenset, og dette kan påvirke forholdsmessigheten av tiltaket. Staten må vurdere både faren og de mulige konsekvensene som kan oppstå, dersom denne faren materialiserer seg.

Ved vurderingen av forholdsmessighet må man likevel holde fast ved utgangspunktet. Om vilkårene i for inngrep er oppfylt, har kyststaten *rett* til å beskytte sin kystlinje og forbundne interesser. Det er ingen automatikk i at inngrepet anses uforholdsmessig når kyststaten nekter skipet nødhavn, eller senker det på åpent hav. Samtidig må kyststaten ta behørig hensyn til andre interesser som blir berørt av inngrepet, og den kan ikke «lukke øynene» fra konsekvensene så lenge dens egen kyst ikke blir skadelidende.<sup>271</sup>

---

<sup>269</sup> Pulido (2007) s. 163-164 nevner blant annet brudd på inngrepskonvensjonens forholdsmessighetsregler som en mulighet.

<sup>270</sup> Hooydonk (2010) s. 64.

<sup>271</sup> Blanco-Bazan (2016) s. 277.

### 2.5.5 Den diskresjonære kompetansen

Der vilkårene for å gripe inn er oppfylt, «kan» forurensningsmyndigheten iverksette tiltak.<sup>272</sup> Et eventuelt inngrep er altså opp til kystverkets diskresjonære kompetanse. Men kan det, på tross av forskriftens klare formulering, likevel oppstilles en plikt til å gripe inn? Her skal spørsmålet om det likevel, på tross forskriftens regulering, kan utledes en *plikt* til å gripe inn.

De generelle miljøforpliktelsene i havrettskonvensjonen kan underbygge en plikt til å gripe inn. Fanebestemmelsen i havrettskonvensjonen, artikkel 192, bestemmer at statene har «plikt å verne og bevare det marine miljø». På tross av den generelle ordlyden, var bestemmelsen sentral i *Sør-Kinahavet-saken*. Voldgiftten uttalte at det var klart at den påla Kina «positive obligations to take active measures to protect and preserve the marine environmentt».<sup>273</sup> Når et forulykket skip truer den norske kyst eller norske forbundende interesser kan dette underbygge en plikt til å gripe inn til å forhindre forurensingen. Staten kan ikke forholde seg passive, men må ta aktive grep for å forhindre eller minimere forurensing.

Enda mer konkret i retningen av å angi en plikt til å gripe inn følger av direktiv 2002/59/EC. Direktivet, som oppretter et overvåkings- og informasjonssystem for sjøtrafikk, er inntatt som et vedlegg til EØS-avtalen, og er således forpliktende for Norge.

Direktivet bestemmer blant annet at når det inntreffer en hendelse som kan føre til forurensing så «skal medlemsstatene treffe alle egnede tiltak som er i samsvar med folkeretten når slike tiltak er nødvendige av hensyn (...) vern av hav- og kystmiljøet».<sup>274</sup> Direktivet inneholder ikke selv en henvisning til inngrepskonvensjonen, men ved at vedlegg IV bestemmer at tiltakene skal gjennomføres «innenfor rammen av folkeretten», må dette være en klar henvisning til konvensjonen.<sup>275</sup> Direktivet oppstiller

---

<sup>272</sup> Inngrepsforskriften § 3.1.

<sup>273</sup> *Sør-Kina-havet-saken avsnitt* 941. Jf. også hrk. art. 194(1).

<sup>274</sup> Dir. 2002/59/EF art. 19.1, jf. art. 17.1(1) bokstav c. (min utheving). Andre steder har du brukt forkortelse!

<sup>275</sup> Dir. 2002/59/EF Vedlegg IV.

altså en *plikt* til å gripe inn der et skip under kyststatens jurisdiksjon truer med å forurense.

Selv om artikkel 19.1 oppstiller en plikt til å gripe vil statene fortsatt ha en betydelig skjønnsfrihet når det gjelder *hvilke* tiltak som skal iverksettes. Etter direktivet er plikten underlagt hva staten «anser [som] nødvendig».<sup>276</sup> Handleplikten dreier seg ikke om at det må iverksettes fysiske tiltak, men direktivet gjør det klart at staten må foreta seg noe når en sjøulykke truer. *Ringbom* anser en plikt til å gripe inn som uheldig, siden det kan skape unødvendige forstyrrelser i det pågående redningsarbeidet.<sup>277</sup> Selv om dette kan gjøre seg gjeldene i enkelte tilfeller, er mitt inntrykk at art. 19.1 kun bekrefter den generelle forpliktelsen som følger av hrk. art. 192, og således bidrar til økt beskyttelse av marine miljø.

En plikt til å iverksette tiltak er heller ikke utpreget tyngende for forurensningsmyndigheten. Mulige tiltak er nærmest uendelig innenfor rammen av forskriften, og direktivet krever ikke at det iverksettes fysiske tiltak. Også en mer overvåkende rolle vil oppfylle plikten etter direktivet. Ved at det oppstilles en plikt, kan inngrepsforskriften mer tydelig inngå som ledd i kystverkets beredskapsplaner.

Denne konklusjonen leder til at det er lite igjen av den diskresjonære kompetansen etter inngrepsforskriften § 3.1. Der vilkårene for å gripe inn er oppfylt, må spørsmålet være hvilke tiltak som skal iverksettes, og ikke *om* det skal gripes inn.

## 2.6 Inngrepsforskriften og sedvane

Et svært praktisk spørsmål er om inngrepsforskriften, og konvensjonen den gjennomfører, anses som folkerettslig sedvane. Dette muliggjør inngrep overfor alle skip, uavhengig om flaggstaten er part til inngrepskonvensjonen eller ikke.

At det eksiterer en sedvanerettslig adgang til å gripe inn på åpent hav og i økonomiske soner, er ikke tvilsomt. Selv om det er usikkert når den oppstod, gir *Churchill* en treffende beskrivelse av rettstilstanden.

---

<sup>276</sup> Dir. 2002/59/EF art. 19.1.

<sup>277</sup> Ringbom (2008a) s. 492.

Det uttales der at bombingene av *Torrey Canyon*, kombinert med rask aksept fra andre stater, ga uttrykk for en «emerging rule of customary international law». <sup>278</sup> Spørsmål er snarere hva *innholdet* av sedvanen er, og det er dette som behandles her.

Det er rimelig å anta at inngrepskonvensjonen artikkel 1, jf. forskriften § 1.1 gir uttrykk for folkerettslig sedvane, og at den gjorde dette på et relativt tidlig tidspunkt etter *Torrey Canyons* forlis. Også reglene om forholdsmessighet og nødvendighet, jf. inngrepskonvensjonen artikkel V, jf. forskriften § 3 må være sedvane. <sup>279</sup> En inngrepsadgang uten en forholdsmessighets-begrensning ville åpnet for altfor inngripende tiltak, og forholdsmessighetsvurderingen status som sedvane er en naturlig følge av dette.

Det neste som må avgjøres er om havrettskonvensjonens artikkel 221 sitt fravær av vilkåret «grave and imminent» påvirker sedvanen. I utgangspunktet kan dette besvares med en henvisning til drøftelsen i punkt 2.6.2. Ettersom vilkåret kan bortfortolkes i inngrepskonvensjonen, må sedvanen presumeres å ha samme innhold, på tross av bestemmelsens formulering. Selv om bestemmelsen ikke gjør «noen innskrenking» i den sedvanefestede retten, innebærer ikke dette at bestemmelsen er avskåret fra å videreutvikle sedvaneretten. Artikkel 221 må derfor, i det minste, anses som et uttrykk for *opinio juris*. <sup>280</sup> Om det eksisterer statspraksis som tilsier at artikkel 221 påvirker sedvane, er vanskelig å avgjøre. Det eksisterer lite praksis om inngrep i nyere tid, hvor spørsmålet om faren for forurensing var alvorlig eller ikke ble satt på spissen. Likevel kan de land som holder artikkel 221 som «sin» inngreps hjemmel ses som et uttrykk for statspraksis, som kan påvirke sedvanen tilsvarende.

Av de mer spesielle bestemmelsene i inngrepskonvensjonen er det vanskeligere å avgjøre om disse er sedvane. Det siktes her til konvensjonens varslingsregler og erstatningsbestemmelser. <sup>281</sup>

<sup>278</sup> Churchill/Lowe (1999) s. 355.

<sup>279</sup> Falkanger (2011), s. 209.

<sup>280</sup> Jf. ICJ art. 38.1 bokstav b består sedvanerettsdannelsen av to elementer. En objektiv side ved at sedvanen må være statspraksis (general practice), og en subjektiv side ved at praksisen må gi uttrykk for *opinio juris* (accepted as law).

<sup>281</sup> Se kap. 5.

*Wendel* er avvisende til at erstatningsbestemmelsen utgjør sedvane, men dette henger sammen med hans forståelse av bestemmelsen.<sup>282</sup> Siden det er tvilsomt om hans syn er korrekt, er det av liten betydning om erstatningsbestemmelsen er sedvane eller ikke. Resultatet blir likt om eventuelle brudd styres av konvensjonens ansvarsregler, eller de regler som følger av folkeretten for øvrig.

*Falkanger* er avisende til at varslingsreglene utgjør sedvane, siden disse aldri er blitt anvendt. Jeg er enig i dette synspunktet, men det må likevel fremheves at en varslingsplikt kan utledes av andre regimer. Det finnes en rekke regionale og internasjonale konvensjoner om slikt samarbeid, som for eksempel havrettskonvensjonen art. 196 eller OPRC.<sup>283</sup> Varslingsreglenes egentlige formål er å bidra til økt samarbeid, for på den måten å minimere forurensingen. Dermed må berørte interesser, selv om inngrepet hjemles i folkerettslig sedvane, søke å varsles så langt det er mulig.

Oppsummeringsvis kan sedvanen sides å ha følgende innhold: Det må være tale om en sjøulykke, som truer kysten og dermed tilhørende interesser, med forurensing av olje eller annet stoff, og sjøulykken med rimelighet kan forvente å medføre skadelige følger av betydelig omfang, kan det gripes inn overfor skipet. Dette samsvarer med inngrepsforskriften, med unntak av alvorlig og overhengende, samt *hvor* det kan gripes inn.

## 2.7 Oppsummering

Samlet sett gir inngrepsforskriften relativt klare retningslinjer for når norske myndigheter kan gripe inn overfor en sjøulykke som truer med å forurense eller der forurensingen allerede har inntruffet. Den største utfordringen er å avgjøre om disse vilkårene er oppfylt, en beslutning som ofte må fattes under stort tidspress.

---

<sup>282</sup> Wendel (2007) s. 202.

<sup>283</sup> Det finnes en rekke internasjonale konvensjoner og avtaler om samarbeid ved forurensning, jf. OPRC med sine regionale varianter, jf. for eksempel Københavnavtalen eller Norge-Russland avtalen for Barentshavet.

Det er derfor av stor betydning om vilkårene kan undergis en vid fortolkning. Dette gjelder særlig det jurisdiksjonsutløsende vilkåret sjøulykke. Etter mitt syn er dette så vidt at nærmest alle anormale hendelser ved et skip omfattes. Fordelen er at myndighetene kan vie fokus til om øvrige vilkår for inngrep er oppfylt.

Arten av de vernede interesser er også vide, og samlet sett er det vanskelig å se for seg en sjøulykke av et visst omfang i en viss nærhet til kysten som *ikke* truer kysten eller noen av de forbundne interessene. En står dermed igjen med to sentrale begrensinger på inngrepsadgangen. At faren for forurensing må være alvorlig og overhengende er det folkerettslig adgang til å bortfortolke, men det er tvilsomt om det er adgang til å tolke inngrepsforskriften tilsvarende. Om dette i fremtiden fjernes fra forskriften, eller om forvaltningen velger å se bort ifra det ved et eventuelt inngrep, er forurensingens forventede skadefølge den materielle begrensingen. Etter mitt syn er dette en tilstrekkelig terskel for å hindre uvilkårlige inngrep. Frykten enkelte stater hadde i 1967 for misbruk av konvensjonen slo aldri til.<sup>284</sup>

Ved gjennomføringen av selve tiltaket har forvaltningen en betydelig skjønnsfrihet. Det mest praktiske er tvangsbergning og instruksjoner til skipet, men i ekstreme tilfeller er også bombing eller fjerning av skipet og dets last aktuelt. En svært sentral begrensing i så måte er forholdsmessighetsvurderingen. Spurv skal ikke skytes med kanon, og inngripende tiltak må reserveres for de aller mest ekstreme situasjonene.

Inngrepsforskriften regulerer helt eksepsjonelle tilfeller. Med lavere terskel er det mulig at kompetansen kan bli brukt oftere. Dette er ikke nødvendigvis en fordel. Det må stadig holdes fast ved det folkerettslige utgangspunkt om navigasjonsfrihet, og kun gripe inn der det faktisk er en reell fare for at utslippet finner sted, med de nødvendige konsekvenser. I grensetilfellene må man nok nøye seg med det rettslig utilfredsstillende, men praktisk viktige, i at stater vil handle om den opplever trusselen som stor nok.

---

<sup>284</sup> Dinstein (1971) s. 228, gir et illustrerende bilde på denne bekymringen, ved et eksempel med en israelsk tanker som strander i Rødehavet, hvor Egypt så bomber skipet. Dette er et treffende eksempel på hva da?

## 3 Vrakfjerningskonvensjonen

### 3.1 Innledning

Inngrepsforskriften operer med høye terskler for inngrep, og som vist i forrige kapittel, skyldtes dette særlig de maritime staters bekymring for konvensjonen kunne innskrenke havets frihet. I vrakfjerningskonvensjonen, vedtatt i Nairobi den 18. mai 2007, er vilkårene for inngrep gjennomgående mindre strenge. Det er derfor interessant å undersøke om, og eventuelt i hvilken grad, konvensjonen kan anvendes som et hjemmelsgrunnlag for inngrep.

Konvensjonen har to formål. For det første gis kyststater en folkerettslig hjemmel til å fjerne vrak som utgjør en fare i den økonomiske sone. For det andre opprettes det et objektivt ansvar for kostnadene forbundet med fjerning av vrakene, kombinert med en obligatorisk forsikringsplikt. Konvensjonen er bare delvis gjennomført i norsk rett. *Ansvarsreglene* følger av sjøl. kapittel 10a, men er enda ikke trådt i kraft. *Fjerningsreglene*, som er temaet her, er ikke gjennomført. Fremstillingen må dermed ta utgangspunkt i konvensjonens originaltekst for de spørsmål som ikke er regulert i sjøloven.<sup>285</sup>

Konvensjonen har en bemerkelsesverdig lang forhistorie. Allerede i kjølvannet av *Torrey Canyon* ble det foreslått en egen vrakfjerningskonvensjon, men først 40 år senere ble konvensjonen en realitet. Pådriverne for en egen vrakfjerningskonvensjon var land med langgrunne økonomiske soner, hvor vrak utgjorde en risiko for at andre fartøy kunne kollidere, ofte med forurensningsfare til følge.<sup>286</sup> Adgangen til å fjerne disse vrakene var imidlertid betinget av at vilkårene i inngrepskonvensjonen var oppfylt, eller at eieren samtykket. De uklare jurisdiksjonsreglene knyttet til vrak, medførte altså at fjerningsadgangen var folkerettslig tvilsom.

---

<sup>285</sup> For å lette lesingen tas det utgangspunkt i den uoffisielle norske oversettelsen, med mindre tolkningsspørsmålet krever originalversjonen.

<sup>286</sup> Som Nederland, Belgia og Tyskland.



Alle spørsmål vedrørende vrak var derfor ikke løst i 1969, og i 1972 forelå det et utkast på en egen vrakfjerningskonvensjon. Arbeidet ble imidlertid satt på vent til UNCLOS III var ferdigforhandlet.<sup>287</sup> Arbeidet med konvensjonen ble først gjenopptatt i 1990, og i 1993 la England, Nederland og Tyskland frem et utkast til en konvensjon, aktualisert av en rekke vrakfjerninger.<sup>288</sup> Også denne gangen ble arbeidet utsatt grunnet mer pressende konvensjoner, og først under i IMOs 92. sesjon ble utkastet fremlagt.<sup>289</sup> Dette ble vedtatt i 2007, og konvensjonen trådte i kraft i 2015. Siden den gang har det vært en voldsom økning i land som er part til konvensjonen. Per januar 2020 har 48 land ratifisert konvensjonen, utgjørende til sammen 73,25% av verdenstonnasjen.<sup>290</sup>

Det kan fremstå lite intuitivt at en konvensjon om vrakfjerning kan anvendes som hjemmelsgrunnlag til inngrep overfor skip. Vrakfjerning er rent faktisk noe helt annet enn inngrep overfor skip som truer med å forurense. Når vrakfjerningskonvensjonen likevel presenteres i denne avhandlingen, skyldtes dette to forhold. For det første er ukklarheten i hovedsak semantisk. Definisjon av vrak er svært vid, og sammenholdes dette med reglene for fjerning er det en betydelig overlapp mellom inngrepsforskriften og vrakfjerningskonvensjonen. I mange tilfeller vil vilkårene for inngrep være oppfylt etter begge regelsett, samtidig. For det andre vil myndighetene ønske å fjerne vrak som utgjør en betydelig forurensningsfare. Siden dette etter sin art er et «inngrep», fortjener vrakfjerningskonvensjonen en plass i fremstillingen av myndighetsinngrep.

I dette kapittelet er det altså vrakfjerningskonvensjonens fjerningsregler som skal behandles. Hovedregelen fremgår av konvensjonens artikkel 2.1, som bestemmer (min uthv.):

«En statspart kan *treffe tiltak* i samsvar med denne konvensjon i forbindelse med *fjerning* av et *vrak* som utgjør en *fare i konvensjonsområdet*»

---

<sup>287</sup> Gaskell/Forrest (2016) s. 53.

<sup>288</sup> Lahmer (2007) s.150 viser til LEG 75/6/1 (1997) hvor 21 hendelser er referert.

<sup>289</sup> *Ibid*, s. 151.

<sup>290</sup> IMO (2020).

Fjerningsreglene trer i kraft dersom det (1) er tale om et «vrak», og dette (2) utgjør en «fare», i (3) «konvensjonsområdet». Tiltakene som kyststaten kan iverksette følger av konvensjonens artikkel 6-9. Foruten at vraket, dersom det har gått ned, må lokaliseres og merkes, kan det fjernes. På tross av ordlyden er det her ikke tale om fjerning av det fysiske vraket, men fjerning av faren skapt av vraket.<sup>291</sup>

Konvensjonsområdet er den økonomiske sone, men stater kan «gi reglene om ansvar virkning også i territorialfarvannet».<sup>292</sup> Siden temaet for avhandlingen er økonomisk sone og åpent hav, behøver ikke disse reglene å fremstilles. Fremstillingen tar derfor utgangspunkt i det sentrale vilkårene som må være oppfylt før staten kan gripe inn. Videre tas det stilling til vrakfjerningskonvensjonens forhold til eksisterende rett, både i forhold til inngrepsforskriften, anvendelse overfor ikke-parter, og til norsk rett generelt.<sup>293</sup>

## 3.2 Vilkårene for å gripe inn/ inngrepsvilkårene

### 3.2.1 Innledning

På samme måte som ved inngrepsforskriften må sentrale vilkår som må være oppfylt før staten kan gripe inn. Der grunnvilkåret etter inngrepsforskriften var «sjøulykke» er grunnvilkåret etter vrakfjerningskonvensjonen at det dreier seg om et vrak. For det andre må dette vraket utgjøre en fare. Innholdet av disse vilkårene skal behandles i dette kapitlet.

---

<sup>291</sup> WRC Art. 1.9.

<sup>292</sup> WRC. Art. 3.2.

<sup>293</sup> Ansvarsreglene er ikke tema i det videre, men i korte trekk er reglene følgende: Vrakfjerningskonvensjonen oppretter et regime med objektivt ansvar for lokalisering, merking og fjerning av vraket, kombinert med en obligatorisk forsikringsplikt, jf. sjøl. § 210 a. Ansvaret påhviler den registrerte eieren av skipet, jf. § 210(4), men det er adgang til å reise direktekrav mot forsikringsgiveren., jf. § 210 f. Selv om ansvaret er strengt, er det ikke ubegrenset, og reglene om ansvarsfritak og lemping etter § 192 gjelder også for vrakfjerningen. Videre kan ansvaret begrenses, jf. sjøl. kapittel 9. Særlig praktisk er det at ansvaret står tilbake for andre konvensjoner, så fremt disse er trådt i kraft, jf. WRC art. 11.1. Kostnadsreglene er derfor særlig praktisk for fjerningen av HNS-stoff, ettersom denne konvensjonen ikke har trådt i kraft.

Som det ble fremhevet allerede i punkt 1.2, har vrak en usikker posisjon i havretten. Dette henger delvis sammen med at det ikke eksisterer en universell definisjon av fenomenet, som varierer fra stat til stat og rettssystem til rettssystem<sup>294</sup>Heller ikke i norsk rett eksisterer det en omforent definisjon, men «NOU 2002:16 om opprydningstiltak etter sjøulykker» oppstiller en pragmatisk definisjon. Her er vrak «Etter vanlig språkbruk vil vel skipet først bli ansett som vrak dersom det må antas at det ikke kan berges, eller i hvert fall ikke blir forsøkt berget innen rimelig tid etter sjøulykken».<sup>295</sup> Som vil bli vist i dette kapittelet omfatter vrak etter vrakfjerningskonvensjonen langt mer enn disse «tradisjonelle» situasjonene.

### 3.2.2 Grunnvilkåret om vrak

Definisjonen av vrak bød på store problemer under konvensjonsarbeidet. Ettersom konvensjonens anvendelse avhenger av definisjon, var dette et viktig spørsmål, og var gjenstand for «endeløse debatter» i IMOs lovkomite.<sup>296</sup> Jo videre definisjonen er, jo oftere vil vraket kunne fjernes. Den endelige definisjonen av vrak må sies å være vid, og er etter sjøl. § 210(6):

- «a) et skip som er sunket eller strandet som følge av en sjøulykke,*
- b) en del av et skip som er sunket eller strandet som følge av en sjøulykke, herunder en gjenstand som er eller har vært om bord på et slikt skip,*
- c) en gjenstand som er mistet på sjøen fra et skip som følge av en sjøulykke, og som er strandet, sunket eller i drift på sjøen, eller*
- d) et skip som er i ferd med eller med rimelighet kan forventes å synke eller strande som følge av en sjøulykke, og der effektive tiltak for å bistå skipet eller eventuell eiendom som er i fare, ikke allerede er truffet»*

---

<sup>294</sup> Gauci (2009) s. 205, viser til en rekke ulike definisjoner, f.eks. den tradisjonelle engelske definisjon «floatsam, jetsam and lagsam» i strandsonen eller i tidevann.

<sup>295</sup> NOU 2002:16 s. 20.

<sup>296</sup> Griggs (2006) s. 376.

Før jeg tar stilling til de enkelte definisjonene bemerkes det at alle de fire kategoriene av vrak må oppstå «som følge av en sjøulykke». Sjøloven definerer begrepet i § 210(5), hvor definisjonen tilsvarer inngrepsforskriftens regulering. *Konvensjonens* definisjon lyder:

«Maritime casualty» means a collision of ships, stranding or other incident of navigation, or other occurrence on board a ship or external to it, resulting in material damage or imminent threat of material damage to a ship or its cargo»<sup>297</sup>

Den mest betydningsfulle forskjellen er kommaet mellom «other occurrence» og kvalifiseringen av skaden. Dermed oppstiller vrakfjerningskonvensjonen fire hendelser, som alle må lede til «material damage» eller overhengende trussel om slik skade. Skipet må altså være skadet, eller det må være en overhengende trussel om skade før sjøulykken inntreffer.<sup>298</sup>

Resultatet er at sjøulykke er en snevrere ansamling hendelser enn under inngrepsforskriften. I kapittel 2.4 ble det argumentert for at sjøulykke kunne undergis en så vid tolkning at vilkåret ikke er en praktisk begrensing i inngrepsadgangen. Hvorvidt denne innsnevringen under WRC medfører en praktisk forskjell, er imidlertid et åpent spørsmål. Siden sjøulykken må lede til en av de fire situasjonene i bokstav a-d vil dette nær sagt alltid også innebære en skade på skipet. Utover betydningen av kommaet vil de samme begrensingene, om betydningen av forsettlige handlinger og innbilt nødverge, som drøftet i kapittel 2.4.4.3 være relevante. Dette er ikke helt upraktisk, det kan for eksempel tenkes tilfeller av bevisst dumping av skip, eller at skip strandes med vilje som følge av innbilt nødverge.

I det følgende gjennomgås definisjonen av vrak. I punkt 3.2.2.1 tas det stilling til såkalt bokstav a-c-vrak, mens såkalte bokstav d-vrak behandles i punkt 3.2.2.2.

---

<sup>297</sup> WRC art. 1.3.

<sup>298</sup> Sjølovens definisjon, jf. § 210(5) har *ikke* et komma mellom «annen hendelse» og kvalifiseringen av skaden. Feilen er også til stede ved oversettelsen av konvensjonen, se Prop.105 LS (2017–2018) vedlegg 1. Dette er antagelig en inkurie.

### 3.2.2.1 Bokstav a-c-vrak

Bokstav a er den «klassiske» definisjonen av vrak. Vrak er skip som enten har sunket eller strandet. Dette er retts teknisk og bevismessig enkelt å anvende. Skipet har gått ned, og befinner seg på havbunnen, eller det har strandet på grunt farvann eller undervannsinstallasjoner. Dersom skipet med enkle midler kan bringes flott igjen, for eksempel ved å tømme ballasttanker eller slepes det av grunnen, er det antagelig ikke tale om et vrak, jf. henvisingen til NOU 2002:16 over.

Bokstav b og c er mindre intuitive, men regulerer relativt like situasjoner. Bokstav b første del gjelder «deler av et skip som har strandet eller sunket». Dette kan være store, strukturelle deler av et skip, eller mindre deler, som lastelukan eller radarmasten. Bokstav b andre del gjelder «en gjenstand» som har vært, eller er om bord skipet. Denne formuleringen svarer til bokstav c, som gjelder enhver gjenstand som er mistet eller tapt fra skipet, og enten grunnstøter, synker eller driver. Forskjellen er at «gjenstanden» etter bokstav c er «mistet» på sjøen, uten at skipet har strandet eller sunket, mens bokstav b gjelder gjenstander som kommer bort fra et sunket eller strandet skip. I den sistnevnte situasjonen er også skipet skadet.

Begrepet «gjenstand» er ikke definert i konvensjonen og må tolkes. Ordlyden er generell, og sikter til alle ting om bord et skip, som lasteluker eller en radarmast, men også for eksempel containere er naturlig å omtale som gjenstander. Andre typer last og objekter er imidlertid unaturlig å se som «en gjenstand». Dette er for eksempel tilfellet ved bulklast, oljelast, bunkers og smøreolje. Er dette «en gjenstand» i konvensjonens forstand, slik at de kan fjernes uten at skipet er skadet?

De norske forarbeidene berører ikke spørsmålet utover å kommentere at definisjonen av vrak er «vid».<sup>299</sup> Konvensjonens forarbeider har derimot sentrale uttalelser, og det var tidlig klart at konvensjonen også skulle omfatte skipets last, uavhengig av hvordan den var pakket.<sup>300</sup> Selv om det ikke fremgår i klartekst, er det altså ikke tvilsomt at «en gjenstand»

---

<sup>299</sup> Prop.105 LS (2017–2018) s. 11.

<sup>300</sup> Gaskell/Forrest (2016) s. 90-95 har en omfattende drøftelse av forarbeidene.

omfatter *all* last. Dermed omfattes alt fra containere på det lasteskip til bulklasten på et tankskip, for eksempel som olje.

Forskjellen mellom bokstav b og c blir dermed at bokstav b gjelder gjenstander som er om bord eller kommer bort fra, deler av skip som er sunket eller strandet. Bokstav c sikter til alle slags gjenstander som kommer bort fra skipet, og som strander, synker eller er i drift på sjøen, *uavhengig* av hva som skjer med skipet. Det klassiske eksemplet her er containere som mistes over bord. Inntil vrakfjerningskonvensjonens ikrafttredelse hadde kyststaten bare håndhevelsesjurisdiksjon over slike gjenstander der vilkårene i inngrepskonvensjonen var møtt. Nå vil disse kunne fjernes der WRCs fjerningsvilkår er oppfylt. Kanskje enda mer sentralt er også at kostnaden med fjerningen dekkes. Å fjerne flere hundre drivende containere er meget kostbart, men kan dekkes under vrakfjerningskonvensjonens ansvarsregler.

### 3.2.2.2 Bokstav d-vrak

Vrakfjerningskonvensjonens anvendelsesområde blir vesentlig utvidet ved sjøl. § 210(6) bokstav d.<sup>301</sup> Bestemmelsen består av to alternativer. Vrak er enten skip i ferd med å synke eller strande, eller skip «som med rimelighet» kan forventes å synke eller strande. De er likevel bare omfattet der «effektive tiltak» for å bistå skipet ikke allerede er truffet.

Det første alternativet er relativt enkelt å avgjøre for kyststaten. Det må foretas en konkret vurdering av skipets tilstand, og dersom det er i ferd med å synke eller strande, er det et vrak etter konvensjonen.

En langt vanskeligere vurdering er når skipet «med rimelighet kan forventes» å synke eller strande. Med «forvente» siktes det til en vurdering av hvor sannsynlig det er at noe skal skje. Hvor strengt beviskravet er, er ikke innlysende. På den ene side kan «forvente» tilsi forsterket sannsynlighetsovervekt for utfallet, men denne forventingen må bare være «rimelig», noe som taler for en lavere grad av sannsynlighet. Gode grunner taler for å ikke oppstille et for strengt krav. Kyststaten oppfatter situasjonen på avstand, og hvorvidt det er «rimelig å forvente» må nødvendigvis fattes

---

<sup>301</sup> Jf. WRC art. 1(4) d.

uten at staten har all nødvendig kunnskap om situasjonen. Det kreves dermed ikke mer enn vanlig sannsynlighetsovervekt.

Uavhengig av om skipet er i ferd med, eller rimeligvis kan forventes å synke eller strande, vil «effektive tiltak» medføre at det likevel ikke er tale om et vrak. Formuleringen kom til etter forslag fra CMI. Formålet var å åpne for kyststatens inngrep der bergeren «*in the judgement of the State Party*» ikke utførte effektiv bistand.<sup>302</sup> Etter CMIs syn ville dette bidra til å styrke konvensjonen.

Uttalelsen i forarbeidene forutsetter altså at det er kyststaten selv som avgjør om «effektive tiltak» foreligger. Om dette gjennomføres fullt ut, får kyststaten en betydelig skjønnsfrihet til å avgjøre om situasjonene faller inn under vrakfjerningskonvensjonen eller ikke. Dette kan neppe ha vært meningen. På samme måte som under inngrepsforskriften må vurderingen være objektiv i lys av den tilgjengelige informasjonen, jf. kapittel 2.2 og havrettskonvensjonen art. 232.

Ordlyden gir isolert sett liten veiledning hva som utgjør «effektive tiltak». På den ene siden kan det peke mot enhver foranstaltning som treffes for å forsøke å berge skipet. Dette kan imidlertid undergrave formålet med bestemmelsen. Hvis alle tiltak hadde vært «effektive» ville det vært lite igjen av bestemmelsen. Ses formuleringen i sammenheng med dette, er effektive tiltak tilfeller der skipet får bistand av en slik kvalitet og kvantitet at det er utsikter til et positivt resultat – skipet reddes fra den faren som truer.

«Effektive tiltak» er dermed tett knyttet til berging. Etter sjøl. § 441 bokstav a er berging «enhver handling» som har til formål å bistå et skip som er forulykket eller i fare, i et hvilket som helst farvann. Definisjonen av berging er svært vid, og det er ikke vanlig å praktisere denne særlig restriktivt. Nærmest alle handlinger som foretas med det formål å hjelpe skipet, kan anses som berging.<sup>303</sup> Berging kan derfor være inngåelse av en bergingsavtale, eller der skip stevner mot havaristen for å yte hjelp. Denne definisjonen er imidlertid for vid i forhold til hva som er effektive tiltak etter art. 1.4(d). Det avgjørende kan ikke være den rettslige karakteristik-

---

<sup>302</sup> LEG 90/5/2(2005) (min uthev.)

<sup>303</sup> NOU 1994:23 s. 15.

ken, men hvorvidt bistanden *faktisk* er effektiv. Den berørte staten må selv vurdere bergeren og den plan som oppgis, og om denne har utsikter til et positivt resultat.<sup>304</sup>

*Amoco Cadiz*' skjebne illustrer hva utfallet ville blitt hvis enhver bergingshandling anses som «effektiv bistand». Da skipet mistet rorkraften, tok det lang tid før det ble inngått en bergingsavtale, og skipet drev stadig nærmere land. Da avtale med bergingsselskapet endelig ble inngått, og skipet ble tatt under slep, viste det seg at slepefartøyet *Pacific* var underdimensjonert, og skipet grunnstøtte likevel. I dette tilfellet ville skipet vært et vrak, både da forhandlingene pågikk, og da bergingen hadde begynt. Ingen av delene var av en slik kvalitet eller kvantitet at det var utsikter til et positivt resultat.

Et relevant spørsmål er om drivende fartøy er bokstav d-vrak. *Amoco Cadiz*' faller klart under definisjonen, siden det var rimelig grunn til å forvente at skipet ville strande. Skipet var imidlertid relativt nærme kysten da ulykken inntraff. I ytterkanten av økonomisk sone er spørsmålet vanskeligere. I lekter-saken gjorde værforholdene det umulig å få ombord et slep, og utsiktene til et positivt resultat var svake. Bergingen var dermed neppe «effektiv» i konvensjonens forstand. Større problem er det å avgjøre om lekteren «med rimelighet» kunne forventes å synke eller strande. Strande som alternativ er utelukket, siden en kollisjon mellom lekteren og plattformen ikke er en stranding.

Lekteren må altså med rimelighet forvente å *synke* som følge av sammenstøtet med plattformen. Her vil det være betydelige usikkerheter, både om selve sammenstøtet vil finne sted, og om fartøyet vil synke som en følge av dette. Med andre ord vil ikke fartøy som står i fare for å drive inn i installasjoner til sjøs «med rimelighet» sies å synke. Mer sannsynlig er det at såkalte spøkelsesskip omfattes. Her kan det vises til spøkelsesskipet

---

<sup>304</sup> Motsatt Berlingeri (2017), s.81, som mener inngåelse av bergingsavtalen er tilstrekkelig som et «effektivt tiltak».



*Lyubow Orlowa*, som i mange uker drev over Nord-atlanteren.<sup>305</sup> Slike skip vil før eller siden forlise, og sannsynlighetskravet er dermed oppfylt.

Oppsummeringsvis er konvensjonens definisjon av vrak svært vid, og omfatter tilfeller der det i dagligtalen ikke er naturlig å omtale skipets tilstand som et vrak. Denne vide definisjonen er likevel ikke uten problemer. Det kan oppstå svært kompliserte spørsmål om når det er tale om et vrak etter bokstav d, hvor kyststaten må foreta vanskelige vurderinger av om skipet med «rimelighet» kan forventes å synke eller strande.

### 3.2.3 Vraket må utgjør en «fare»

Det er bare vrak som utgjør en fare («hazard») som kan fjernes etter konvensjonen.<sup>306</sup> Definisjonen av fare er ikke innarbeidet i sjøloven, og drøftelsen tar utgangspunkt i konvensjonen. Den relevante bestemmelsen er artikkel 1.5, hvor fare defineres som er forhold eller trussel som

- «a) utgjør en navigasjonsrisiko eller -hindring, eller  
b) med rimelighet kan forventes å medføre omfattende skadelige virkninger for det marine miljøet, eller skade på kystlinjen eller tilhørende interesser til en eller flere stater»<sup>307</sup>*

#### 3.2.3.1 Navigasjonsfare

Å fjerne vrak som utgjør en navigasjonsfare var det opprinnelige siktemålet da Tyskland foreslo en egen vrakfjerningskonvensjonen i 1973.<sup>308</sup> Tyskland og Nederland, som var pådriverne for konvensjonen, har lange, grunne økonomiske soner hvor vrak raskt utgjør en navigasjonsfare. For de fleste andre land, deriblant Norge, er imidlertid den økonomiske sonen

<sup>305</sup> Johansson m.flr (2019) s. 81. Etter avhandlingens publisering dukket det opp et nytt eksempel på spøkelsesskip da *MV Alta* grunnstøtte utenfor Cork i Irland. Det er antatt at skipet hadde drevet i over seks måneder, og det ble sist observert ved kysten av Afrika.

<sup>306</sup> WRC art. 2.1.

<sup>307</sup> Kommaet? mellom «miljøet» og «eller» i bokstav b finnes ikke i den norske oversettelsen, men er lagt til av denne forfatter

<sup>308</sup> Lahmer (2007) s. 149.

såpass dyp at vrak sjelden medfører en slik fare.<sup>309</sup> På denne bakgrunn vil vilkåret presenteres kort.

To alternative forhold utgjør en navigasjonsfare – vraket må enten være en navigasjonsrisiko eller -hindring. Hvorvidt dette er tilfelle, må vurderes konkret med utgangspunkt i momentene i artikkel 6. Her gis en ikke-uttømmende liste over relevante momenter som kyststaten «bør» ta hensyn til.<sup>310</sup>

Et godt eksempel på et navigasjonsfarlig vrak er *Tricolor*. Skipet sank i den engelske kanal etter en kollisjon med containerskipet *Karibia*.<sup>311</sup> Vraket befant seg i fransk økonomisk sone i den engelske kanal, et av verdens mest trafikkerte områder. Risikoen for sammenstøt med andre skip var betydelig. Selv om vraket ble behørig merket med bøyer, strandet både det nederlandske skipet *Nicola*, og den fullastede tyrkiske tankeren *Vicky* på *Tricolor* over en periode på to uker. *Tricolor* illustrer også et annet poeng – selv om vraket i utgangspunktet er en navigasjonsfare, kan risikoen for sammenstøt føre til at vraket også er en *miljøfare*.

Før vrakfjerningskonvensjonen trådte i kraft, kunne navigasjonsfarlige vrak bare fjernes om vilkårene i inngrepskonvensjonen var møtt. Vraket måtte da *indirekte* med rimelighet ventes å medføre en betydelig forurensingsskade, altså at risikoen for at andre skip kunne kolliderer med vraket og at dette medførte tilstrekkelig kvalifisert forurensing. Vrakfjerningskonvensjonen innebærer derfor en betydelig utvidelse av håndhevelsesjurisdiksjonen når det gjelder vrak som utgjør en fare for navigasjonen.

### 3.2.3.2 Miljøfare

Vrak som utgjør en miljøfare kom relativt sent inn i konvensjonen.<sup>312</sup> Utvidelsen var kontroversiell, siden mange stater var av den oppfatning at det eksisterende regimet, inngrepskonvensjonen, var en tilstrekkelig

---

<sup>309</sup> Ringbom (2008b) s. 32. Norges EEZ er omtrent 50 meter dyp på det grunneste.

<sup>310</sup> WRC art. 6. Bestemmelsen gjelder «hazard» generelt, men syntes særlig å rette fokus mot vrak som utgjør en navigasjonsfare.

<sup>311</sup> Referert i Gaskell/Forrest (2016) s. 58.

<sup>312</sup> *Ibid.* s. 72.

hjemmel. For å imøtekomme bekymringene, ble det forsøkt vedtatt høyere terskel for miljøfarlige vrak. Miljøtrusselen måtte være «significant».<sup>313</sup> Dette er imidlertid ikke reflektert i den vedtatte bestemmelsen. De omfattende skadelige virkningene som vraket medfører, knytter seg bare til det «marine miljøet», og *ikke* ved skade på kystlinjen eller tilhørende interesser.

Setningsoppbyggingen tilsier at vraket enten må medføre omfattende skadelige virkninger på det marine miljø, *eller* utgjøre en trussel eller medføre skade på kystlinjen eller de forbundne interessene. Denne lavere terskelen for kysten og forbundne interesserer går på tvers av bekymringen nevnt innledningsvis. Bestemmelsen er likevel klar, og må gå foran uttalelser i forarbeidene. Vrakfjerningskonvensjonen artikkel 1.5 bokstav b må altså tolkes som to vilkår, med forskjellig terskel. Det er heller ingen folkerettslige skranker for en slik tolkning. IMO gjorde det tidlig klart at partene hadde kompetanse til å regulere andre situasjoner, med lavere terskel, enn de som fulgte av artikkel 221 og inngrepskonvensjonen.<sup>314</sup> De fleste forfattere, men ikke alle, tolker også bestemmelsen slik at den oppstiller to vilkår.<sup>315</sup>

Generelt kan det tenkes en overlapp mellom disse situasjonene. Kystlinjen og de forbundne interessene bare må lede til «skade», mens skaden må være kvalifisert der vraket utgjør en fare for marint miljø. Siden dette er en høy terskel, er det rimelig å anta at skip som utgjør en betydelig fare for marint miljø, ofte vil true kysten og de forbundne interessene. Det kan likevel tenkes situasjoner hvor vraket *bare* utgjør en fare for det marine miljø. Vrakfjerningskonvensjonen utvider her håndhevelsesjurisdiksjonen over forulykkede skip. Der inngrepsforskriften var begrenset til skip som truet kyststatens interesse, åpner vrakfjerningskonvensjonen for inngrep for å beskytte fellesskapets interesse for et rent hav.

Etter dette kan et vrak utgjøre en miljøfare i to situasjoner. Den ene situasjonen er hvor vraket med rimelighet kan forventes å lede til «betydelige skadelige konsekvenser» på det marine miljø. Denne formuleringen

---

<sup>313</sup> LEG 76/5/1(1997)

<sup>314</sup> LEG 86/4/1(2003).

<sup>315</sup> Gaskell/Forrest (2016), s. 73 og Berlingieri (2015) s. 82. Motsatt: Lahmer (2007), s. 167.

svarer til inngrepsforskriften § 1.1, og det vises til fremstillingen i kap. 2.4.3.3. I hovedsak må samme forståelse legges til grunn. «Marint miljø» er ikke definert i konvensjonen, men sikter til hele det marine økosystemet. Dette er en innarbeidet forståelse, jf. havrettskonvensjonen artikkel 1.4. Alle marine levende ressurser, også rent hav i seg selv, omfattes.<sup>316</sup>

To vrak kan illustrere ytterpunktene i hva som anses som betydelige skadelige konsekvenser på marint miljø. Vraket *Mount Louis* sank utenfor den svært trafikkerte belgiske havnen Zeebrugge i 1984.<sup>317</sup> Foruten å utgjøre en navigasjonsfare, var skipet også lastet med uran-fluorid, et stoff som er reaktivt med vann. Tønnene utgjorde utvilsomt en fare for alvorlige miljøkonsekvenser, og ble fjernet av franske myndigheter.<sup>318</sup>

I den andre enden kan *Server* plasseres, som sank utenfor kysten av Fedje i 2007. Vraket hadde blitt tømt for olje og det var bare skroget som lå igjen. Rederiet ble likevel pålagt å fjerne vraket under henvisning til forurl. § 38(2), om at vraket kunne være til «fare» for miljøet. Retten ga medhold i fjerningskravet, siden tungmetaller fra bunnstoffet, og vrakets oppknusning kunne være til «fare». En sakkyndig fra det internasjonale oljefondet uttalte at han ikke kjente til hevinger i slike tilfeller.<sup>319</sup> På tross av at vraket befant seg i et naturreservat, er det tvilsomt om fjerningen kunne vært hjemlet i vrakfjerningskonvensjonen. Vraket medførte ikke omfattende skadelige virkninger for det marine miljø.<sup>320</sup>

*Server*-saken illustrer likevel at selve skroget *kan* tenkes å utgjøre en miljøfare. Siden vrakfjerningskonvensjonen ikke oppstiller krav til hva som medfører faren, sml. inngrepsforskriften § 1.1, som krever at forurensingen er «olje eller annet stoff». Det er altså helt og holdent skadevirkningene som er det avgjørende, og et vrak som for eksempel truer med å ødelegge korallrev eller andre sårbare området kan være omfattet.

Bestemmelsens annen del, «skade på kystlinjen eller forbundne interesser» er sentralt. For kystlinjen og de forbundne interessene er det

---

<sup>316</sup> Tanaka (2017) s. 24.

<sup>317</sup> Shaw (2007), s. 431.

<sup>318</sup> Det var altså ikke tale om et inngrep, men illustrer likefult hva som ligger i.

<sup>319</sup> LB-2015-54634.

<sup>320</sup> Høyesterett behandlet anke i saken, se HR-2017-331-A, men behandlet ikke det som er spørsmålet her.

tilstrekkelig at vraket utgjør en rimelig trussel om skade. Dette er en vesentlig terskel senket i forhold til inngrepsforskriften, og vilkåret vil være oppfylt selv ved små utslipp. Selve vurderingen må likevel fortsatt gjøres konkret. De helt ubetydelige skadene må det ses bort i fra, men alternativet er fortsatt ikke særlig strengt. Den reelle begrensingen er dermed ikke *om* vraket utgjør en fare, men forholdsmessigheten ved fjerningen.

«Kysten og forbundne interesser» er inspirert av inngrepsforskriften, jf. § 2.3. Alternativet skal forstås likt, og for å unngå dobbeltbehandling vises det til fremstillingen i pkt. 2.4.3.2. De forbundne interessene etter vrakfjerningskonvensjonen har fått et nytt ledd, og vrakfjerningskonvensjonen verner eksplisitt «offshore- og undervannsinfrastrukturer».<sup>321</sup> Utvidelsen skyldes antageligvis at utbredelsen av plattformer og andre undervannsinfrastrukturer var vesentlig større i 2007 enn i 1969, da inngrepskonvensjonen ble skrevet. Dermed vil det kunne gripes inn om et vrak truer en oljeplattform. Hvordan disse situasjonene skal arte seg er uklart.

Vrakfjerningskonvensjonens angivelse av fare er altså vid. De aller fleste vrak vil enten true kysten og de forbundne interessene, eller medføre en betydelig fare for det marine miljø. Dette er særlig praktisk for bokstav a-c-vrakene, hvor kyststaten ofte vil kunne gripe inn. Også for bokstav-d vrakene er den lavere terskelen for fare viktig. For å forstå betydningen må de settes i sammenheng med fjerningsreglene, og dette behandles i neste kapittel.

### 3.3 Gjennomføring av tiltaket

#### 3.3.1 Innledning

Der et «vrak» utgjør en «fare» skal den berørte staten treffe tiltak i samsvar med konvensjonen.<sup>322</sup> Konvensjonen oppstiller en plikt om

---

<sup>321</sup> WRC art. 1.6(d).

<sup>322</sup> WRC art 2.1.

både lokalisering og merking av vraket, men det er *fjerningsreglene* som skal undersøkes her.<sup>323</sup>

Begrepet «fjerning» er legaldefinert i konvensjonen, og er «*alle former for forebygging, reduksjon eller eliminering av faren som har oppstått ved et vrak*». <sup>324</sup> «Vrakfjerningskonvensjonen» er dermed en misvisende tittel; det er ikke det fysiske vraket som fjernes, men *skadepotensialet* som vraket representerer må søkes forebygget, begrenset eller avverget.<sup>325</sup> Et typisk eksempel er fjerning av lasten som utgjør faren, for eksempel tømme vraket for olje, eller fjerne den farlige delen av lasten. Fysisk fjerning av skroget er uten unntak svært kostbart, og vil sjeldent være forholdsmessig.<sup>326</sup>

Det er statlig fjerning av vrak som er gjenstanden for analysen. Hovedregelen, og kanskje den viktigste forpliktelsen skapt av konvensjonen, er imidlertid at det er den registrerte eieren som har fjerningsplikten.<sup>327</sup> Denne fjerningsplikten er et utslag av prinsippet forurenseren betaler. Innholdet av eierens plikt spesifiseres nærmere i artikkel 9. Han, eller forsikringsselskapet, kan blant annet inngå avtaler med en berger for fjerningen.<sup>328</sup> Staten kan fastlegge vilkår for fjerningen, men bare i den grad det er nødvendig for sikkerheten og beskyttelse av miljøet. Staten kan gripe inn i pågående operasjon for å sikre de samme interessene.

Unntak fra hovedregelen, det vil si at kyststaten selv står for fjerningen, er aktuelt i tre tilfeller. For det første kan staten fjerne vraket der fjerningsfristen etter artikkel 9.4 er oversittet, eller der den registrerte eieren ikke kan kontaktes.<sup>329</sup> Dersom «umiddelbare tiltak er påkrevd» og staten har varslet flaggstaten og den registrerte eieren, kan vraket fjernes på den «mest praktiske og hurtige tilgjengelige måten».<sup>330</sup>

---

<sup>323</sup> WRC art. 7-9.

<sup>324</sup> WRC art. 1.7.

<sup>325</sup> De La Rue/Anderson (2009) s. 993.

<sup>326</sup> Hevingen av KNM Helge Ingstad beløp seg til over 765 millioner NOK. Costa Concordia kostet over 1,2 milliarder USD.

<sup>327</sup> WRC Art. 9.2.

<sup>328</sup> WRC Art. 9.4.

<sup>329</sup> WRC Art. 9.7.

<sup>330</sup> WRC Art. 9.8.

Når «umiddelbare tiltak» er påkrevd, og innholdet av varslingsplikten drøftes i neste punkt. Deretter tas det stilling til fjerning av «klassiske» vrak, det vil si bokstav a-c vrak. Videre skal fjerningen av bokstav-d vrak presenteres. Avslutningsvis tas det stilling til nødvendighets- og forholdsmessighetsbegrensingen.

### 3.3.2 Vilkår for statlig fjerning

Artikkel 9.8 regulerer når staten kan fjerne vraket selv. Forutsetningen er at «umiddelbare tiltak er påkrevd», samt at staten «har underrettet skipets flaggstat og den registrerte eieren». I det følgende skal disse vilkårene undersøkes.

Ordlyden gir isolert sett liten veiledning for når «umiddelbare tiltak er påkrevd». Leses artikkel 9.8 i sammenheng med konvensjonen for øvrig, fremstår det som at faren ved vraket må nødvendiggjøre umiddelbare tiltak. Dette er tilfelle hvor det er en reell fare for utslipp av last fra vraket, eller at strøm og bunnforhold kan gjøre at vraket flytter seg, med økt skaderisiko til følge. Det kan også være situasjonen hvor vraket er gått ned i en meget trafikkert skipsled, og utgjør en stor navigasjonsfare. Dermed oppstiller vrakfjerningskonvensjonen et krav om at faren må være «overhengende». Først når realisering av faren ved vraket er overhengende – realisering av skaden er svært sannsynlig – kan kyststaten gripe inn.

Denne begrensingen i den statlige fjerningskompetansen gjør ulikt utslag avhengig av hva slags vrak det er tale om. Der skipet har grunnstøtt eller strandet, uten at det er gått hull på bunkerstanker eller lastetanker, er det rimelig å anta at eieren selv står for fjerningen. Kun i mer ekstraordinære situasjoner vil faren være så stor at staten griper inn umiddelbart. Der vraket er last som er mistet over bord, for eksempel drivende containere, kan det raskt bli behov for «umiddelbare tiltak». Om man tar et verstefalleksempel, som et stort containerskip lastet med flere tusen containere, hvor samtlige av disse går i sjøen, vil det nærmest være umulig for eieren å rydde opp selv. Her må kyststaten kunne gripe inn. Det samme gjelder der eieren ikke etterkommer et vrakfjerningspålegg,

eller at det er usikkert hvem som har mistet lasten, slik at staten fjerner denne selv.

Ved bokstav d-vrak tilsier selve situasjonen at faren for skade er overhengende. Siden fjerningskompetansen er betinget av at vraket utgjør en fare, vil skip som med rimelighet forventes å synke eller strande, og som ikke får effektiv bistand, i seg selv begrunne at umiddelbare tiltak er påkrevd. Forutsetningen er jo at skipet *ikke* får effektiv bistand. Begrensingen «overhengende fare» får dermed en liten betydning for disse vrakene – kvalifikasjonen skjer gjennom grunnvilkåret. Statlig fjerning av «uegentlige vrak» blir en logisk følge av definisjonen.

Det andre vilkåret for statlig fjerning er at staten har «underrettet» flaggstaten og den registrerte eieren. Der eieren ikke kan kontaktes kan staten tilsynelatende ikke gripe inn umiddelbart og blant annet *Kern* ser dette som ufravikelig vilkår for anvendelse av bestemmelsen.<sup>331</sup> Dersom dette synet gjelder fullt ut vil det ha utilsiktede konsekvenser. Situasjonene hvor staten må fjerne vraket umiddelbart er etter sin art meget tidssensitive. Om varslingskravet er ufravikelig vil tid gå tapt der hvor situasjonen forverrer seg. Spørsmålet er derfor om statlig fjerning etter artikkel 9.8 faktisk er betinget av varsling til den registeret eieren og flaggstaten.

Ordlyden i artikkel 9.8 trekker i retning av vilkåret er ufravikelig. Bare der den registrerte eieren faktisk er underrettet, kan vraket fjernes. Men WRC krever ikke varsling i alle tilfeller. Etter art. 9.7 kan staten selv fjerne vraket dersom eieren ikke fjerner vraket innen tidsfristen, «or the registeret owner cannot be contacted». Det er uklart om denne formuleringen bare knytter seg til en oversittet frist, eller om den gjelder generelt. På den ene siden kan plasseringen tilsi det første, og at staten bare kan fjerne vraket når fristen for fjerning er oversittet. En kontekstuell tolkning trekker imidlertid i motsatt retning. Der eieren ikke kan kontaktes, kan han heller ikke bli kjent med tidsfristen, og det blir i og for seg meningsløst å spørre om den oversittes. Art. 9.7 fremstår dermed som en generell unntaksregel for varsling.

---

<sup>331</sup> Kern (2015) s. 7.



En tilsvarende regel må gjelde i tilfeller av umiddelbar fjerning. Selv om konvensjonen er uklar, tilsier formålet med umiddelbar fjerning at staten kan fjerne vraket selv der eieren ikke kan kontaktes. Hvis staten kan fjerne vraket uten å gi beskjed til eieren i situasjoner som *ikke* er pressende er det ingen grunn til å ikke innfortolke samme unntak ved umiddelbare tiltak.

### 3.3.2.1 Fjerning av bokstav a til c vrak

På samme måte som inngrepsforskriften er vrakfjerningskonvensjonen taus om *hva* som kan iverksettes. Formålet med «fjerningen» er å «begrense, hindre eller forebygge» faren skapt av vraket. For «klassiske vrak», det vil si vrak som har sunket eller strandet, kan fjerning for det første være fysisk fjerning. Dette er mest praktisk hvor hele eller deler av skipet utgjør en navigasjonsfare, som bare kan avhjelpes ved at vraket fjernes.

Ved miljøfarlige vrak er det mest praktisk at gjenstanden som skaper faren blir fjernet. Dette ble for eksempel gjort i *Prestige*.<sup>332</sup> Vraket befant seg på over 3 500 meters dybde, med omtrent 13 000 tonn olje om bord. Spanske myndigheter mente oljen utgjorde en stor miljøfare, og fjernet denne i en meget kostbar operasjon.

Ved gjenstander i drift i sjøen (bokstav c), gir vrakfjerningskonvensjonen en videre inngrepskompetanse enn inngrepsforskriften. Disse må bare utgjøre en rimelig fare for skade på kysten eller de forbundne interesse. Videre, siden konvensjonen er nøytral med angivelse av hva faren skriver seg fra kan for eksempel containere med plast fjernes. Selv om det nok er tvilsomt om eieren i slike situasjoner ville motsatt seg fjerningen, oppretter vrakfjerningskonvensjonen en ubestridt håndhevelsesjurisdiksjon over slike vrak.

Kobles fjerningen av bokstav a-c vrak sammen med ansvarsregimet, trer fordelene med denne kategorien vrak sammenlignet med inngrepsforskriften klart frem. Det er vanskelig å se for seg situasjoner hvor inngrepsforskriften er anvendelig, hvor gjenstanden eller vraket ikke samtidig kan fjernes etter vrakfjerningskonvensjonens regler. Den

---

<sup>332</sup> ITOPC (2004) s. 93-94. Det kan reises spørsmål om forholdsmessigheten ved denne fjerningen.

motsatte situasjonen er i og for seg mer sannsynlig, hvor vrakfjerningskonvensjonen gir inngrepskompetanse, uten at inngrepsforskriften gjør det. Dette er for eksempel helt klart ved vrak eller gjenstander som bare utgjør en rimelig fare for skade på kysten eller de dermed tilhørende interessene. Vrakfjerningskonvensjonen gir her samme, eller videre inngrepskompetanse enn inngrepsforskriften, samtidig som kostandene til inngrepet dekkes. Unntak kan tenkes der selve tiltaket er for restriktivt etter vrakfjerningskonvensjonen, men det er vanskelig å se for seg.

### 3.3.2.2 Fjerning av bokstav d-vrak

Også skip som er i ferd med, eller med rimelighet kan forventes å synke eller strande kan «fjernes». Her oppstår det vanskelige spørsmål om hvilke tiltak staten kan iverksette. For det første er det ikke naturlig å tale om vrakfjerning overfor slike vrak. Situasjonen ligger nærmere den som oppstår under inngrepsforskriften – et skip er utsatt for en sjøulykke og som medfører en betydelig forurensningsfare. Dette kan tilsi at de samme tiltakene må være tilgjengelig under vrakfjerningskonvensjonen.

Eksempelvis må kyststaten kunne ta det skadde skipet under slep, eller gi instruksjoner om at det skal gå en viss retning. Også å beordre nødlossing av skipet er «fjerning» i konvensjonens forstand. Om de skadelige stoffene om bord på/i skipet fjernes, reduseres skadepotensialet ved vraket vesentlig. Også de helt ekstraordinære tiltakene kan falle inn under definisjonen. Om det viser at det er ganske sikkert at skipet vil synke, uten at andre skip er i nærheten for å losse det, eller bergere for å gi bistand, kan kyststaten sette det i brann, for på den måten å minimere skaderisikoen fra oljen.<sup>333</sup>

Hvis umiddelbare tiltak er påkrevd etter artikkel 9.8, og vraket med rimelighet kan forventes å gå ned, uten at effektive tiltak er truffet, vil kyststaten altså ha et bredt spekter med tiltak tilgjengelig. Tiltaket må forebygge, begrense eller avverge faren skapt av vraket. Denne tolkningen skaper et logisk problem. Gjennomføringen av tiltaket for å «fjerne vraket» kan i ekstreme tilfeller lede til et vrak. Dette kan være som i eksempelet over, hvor skipet settes i brann for å hindre et utslipp av oljelasten. Her

---

<sup>333</sup> Men disse svært inngripende tiltakene er sjeldent praktisk i dag.

leder vrakfjerningen til et vrak. Denne logiske bristen er imidlertid ikke rettslig begrunnet, men rent språklig. Konvensjonens misvisende tittel, vrakfjerning, etterlater inntrykk av at selve skroget fjernes. Rettslig sett er vrakfjerning forebygging, reduksjon eller *eliminering* av faren skapt av *vraket*. Forutsetningen er altså at det allerede er tale om et vrak.

Bergerne havner i en særstilling ved bokstav d-vrakene. Dersom skipet får effektiv bistand av en berger, vil staten *ikke* kunne gripe inn. Hele forholdet faller utenfor vrakfjerningskonvensjonens anvendelsesområde, uavhengig av hvor store fare skipet utgjør. Skal det gripes inn her, typisk ved instruksjoner, må det gjøres med hjemmel i inngrepsforskriften. Dersom bergeren yter bistand, men dette i kyststatens øyne ikke er «effektive tiltak» reises spørsmål om kyststaten kan påvirke bergingsoperasjonen. Dette spørsmålet er mest naturlig å behandle i en samlet fremstilling om bergerens rolle, jf. kapittel 4.

Anvendelsen av vrakfjerningskonvensjonen som er foreslått her, er viet liten plass i litteraturen. De som har uttalt seg, er imidlertid klare på at vrakfjerningskonvensjonen er å foretrekke som inngrepshjemmel overfor bokstav a-c-vrakene.<sup>334</sup> Som det er illustrert i dette kapittelet er det ikke grunn til å stoppe der. Konvensjonen kan også brukes før skipet har gått ned. For å illustrere poenget ytterligere, vil jeg trekke frem noen tilfeller hvor inngrep som i hvert fall kunne vært hjemlet i inngrepskonvensjonen, og som også kunne vært hjemlet i vrakfjerningskonvensjonen.

*Torrey Canyon* er allerede nevnt. Siden skipet hadde strandet, var det allerede et vrak, og inngrepet kunne funnet sted etter vrakfjerningskonvensjonen. Situasjonen var lik i *Amoco Cadiz*, som etter å ha mistet rorkraften var rimelig å forvente ville strande. Her var heller ikke bergingen effektiv, og franske myndigheter kunne fjernet vraket med hjemmel i vrakfjerningskonvensjonen artikkel 9.8.

Et tvilstilfelle er *Christos Bitas*, som i 1978 grunnstøtte utenfor Wales, lastet med 35 000 tonn råolje.<sup>335</sup> Kapteinen lyktes med å bringe skipet av grunnen, men skipet krenget og lakk olje. Britiske myndigheter nektet skipet adgang til smulere farvann, og det ble forsøkt nødlosset til havs.

---

<sup>334</sup> Gahlen (2015b) s. 100

<sup>335</sup> Lord Donaldson (1994) s. 294.

Kraftig vind hindret denne operasjonen, og det ble foreslått å senke skipet. Eierne og forsikringsselskapet protesterte først, men det ble til slutt inngått avtale om å slepe skipet ut og senke det.<sup>336</sup> Christos Bitas var altså et vrak da det grunnstøtte, men fikk maskinene i gang igjen. Det er vanskelig å avgjøre om det, på tidspunktet for britenes pålegg om senkning, var «rimelig grunn til å forvente» at det ville synke eller strande. Det siste fremstår som sannsynlig, da forsikringsselskapet anså skipet som et totalhavari, og gikk med på å senke det.

Også Kirki, en 100 000-tonner som mistet baugen utenfor vestkysten av Australia i 1991, er illustrerende.<sup>337</sup> Skipet stod i brann som stadig ble slukket av grov sjø, og det drev mot land. Takket være en dyktig og heldig bergingsoperasjon lyktes det å ta skipet under slep, og man unngikk at øvrig last slapp ut. Et slags inngrep her, var australske myndigheters krav om at slepet måtte foregå på 100 nm avstand fra land<sup>338</sup> Dette var neppe nødvendig, og medførte en økt risiko. Uavhengig av dette må skipet sies å ha vært i en slik tilstand at det var rimelig å forvente at det ville synke.

Oppsummeringsvis syntes det som at vrakfjerningskonvensjonen er anvendelig i mange av de situasjoner hvor inngrepsforskriften er anvendelig.<sup>339</sup> Forutsetningen er at vraket befinner seg i økonomisk sone, og skipets flaggstat er part til vrakfjerningskonvensjonen. Denne overlappen er tydelig når det ses hen til praksis etter inngrepskonvensjonen. Disse skipene har allerede vært et vrak etter vrakfjerningskonvensjonens vide definisjon, enten fordi de har grunnstøtt eller strandet, eller fordi det er rimelig å forvente at de vil gjøre det. Inngrepet kunne derfor vært hjemlet etter både vrakfjernings- og inngrepskonvensjonen. Dette illustrerer for det første vrakfjerningskonvensjonens brede anvendelsesområde. Videre vil den lavere terskel for inngrep kombinert med kostnadsrefusjonen kunne medføre at inngrepsadgangen er *videre*. Vrakfjerningskonvensjonen både utfyller og utvider inngrepsadgangen.

---

<sup>336</sup> Senkningen baserte seg altså på en avtale, men det er ikke tvilsomt at det kunne vært gjennomført med tvang etter inngrepskonvensjonen.

<sup>337</sup> White (1994) s. 163-166.

<sup>338</sup> *Ibid*, s. 166.

<sup>339</sup> Se Gahlen (2015b), s. 100. Forutsetningen må likevel være at skipet oppfyller definisjonen av vrak, jf. sjøl. § 210(6).

### 3.3.3 Fjerningen må være «nødvendig og forholdsmessig»

Den eneste praktiske begrensingen ved gjennomføring av tiltaket er nødvendighets- og forholdsmessighetsvurderingen.<sup>340</sup> Etter artikkel 2.2 skal tiltakene staten treffer være «proportionate to the hazard», og artikkel 2.3 fastslår at tiltaket ikke kan gå utover det som er «reasonably necessary» for å fjerne vraket. Disse bestemmelsene, inntatt etter «fanebestemmelsen» i artikkel 2.1, utgjør en del av kompromisset ved vrakfjerningskonvensjonen.<sup>341</sup> Skulle de maritime statene tillate jurisdiksjonen over vrak, med til dels omfattende fjerningsadgang og opprettelsen av kostnadsregimet, måtte skipseierne beskyttes mot uberettigede fjerninger.

Til forskjell fra inngrepsforskriften oppstilles det ingen momenter til forholdsmessighetsvurderingen.<sup>342</sup> Nødvendighetsvilkåret gjengir derimot inngrepsforskriftens §§ 3.4.2-3.4.4. Det er uklart hvorfor konvensjonspartene anså det nødvendig å gjengi disse, men ikke momenter til forholdsmessighetsvurderingen. Betydningen er at det som under 1969-konferansen ble omtalt som «the hard core of the principle of proportionality», hvor inngrepet måtte holdes opp mot omfanget av skaden på skipet, ikke er et obligatorisk moment etter vrakfjerningskonvensjonen.<sup>343</sup> Det er her en tydelig utvikling i synet på miljøbeskyttelse, hvor økonomi i noen grad handler i bakgrunnen. Det er faren holdt opp mot tiltaket som skal vurderes, og her kommer skipets skjebne i bakgrunnen. I og for seg er dette naturlig. Forutsetningen er jo at skipet allerede er vraket, eller i ferd med å bli det. Canadas uttalelse under 1969-konferansen er beskrivende. Det ville «obviously be damage to the ship», og kyststaten skulle ikke behøve å veie dette hensynet mot skader på miljøet.<sup>344</sup> Det er denne tanken som har fått gjennomslag i vrakfjerningskonvensjonen.

Vurdering etter begge vilkår må foretas konkret. Et fellestrekk er at det må tas behørig hensyn til hvilken type vrak det er tale om. Er det tale om et skip som har gått ned, drivende containere eller er det tale om skip

---

<sup>340</sup> Slik også inngrepsforskriften.

<sup>341</sup> Gaskell/Forrest (2016) s. 81.

<sup>342</sup> Sml. forskriften § 3.5.

<sup>343</sup> OR (1973) s. 347, jf. forskriften § 3.5.3.

<sup>344</sup> *Ibid.*

som rimeligvis forventes å synke? I den siste situasjonen vil vurderingen til alt overmål være lik som ved inngrepsforskriften. Kyststaten må holde tiltaket opp mot den mulige faren på miljøet og handle deretter. Her kan den lavere terskelen for inngrep bli noe intetsigende. Selv om kyststaten er gitt rett til å gripe inn ved bare «fare for skade» på kysten eller de tilhørende interessene setter forholdsmessighetsvurderingen betydelige skranker for gjennomføringen.

Forholdsmessighetsvurderingen skal holdes opp mot «faren» som truer. Et fjerningstiltak hvor vraket medfører en relativt liten skadefølge kan forventes, skal det lite til før inngrepet er uforholdsmessig. Motsatt, ved stor trussel om skade på kysten, forbundne interesser eller marint miljø skal det mye til før et tiltak er uforholdsmessig. Et godt eksempel på det som antageligvis var en uforholdsmessig vrakfjerning var tømningen av *Prestige*, som etter forliset utgjorde en totalt sett liten forurensningsrisiko.<sup>345</sup> Om vi forutsetter at vilkårene for fjerning var oppfylt, ville også et pålegg om fjerningen av skroget i Server-saken vært uforholdsmessig.

Nødvendighetsvurderingen må ta samme utgangspunkt som etter inngrepsforskriften. Der kun et tiltak er tilgjengelig, vil det alltid være nødvendig. Om flere tiltak er tilgjengelig vil det mest tyngende ikke være nødvendig. Det klassiske eksemplet er fjerning av skrog, når tømning av last og bunkers er tilstrekkelig.

## **3.4 Vrakfjerningskonvensjonens forhold til eksisterende rett**

### **3.4.1 Forholdet til inngrepsforskriften**

Siden både vrakfjerningskonvensjonen og inngrepsforskriften er anvendelige som inngrepsgrunnlag, og i mange tilfeller kan anvendes parallelt, må forholdet mellom de avklares. Vrakfjerningskonvensjonen regulerer selv forholdet til *inngrepskonvensjonen*. Det fremgår at vrakfjerningskonvensjonen

---

<sup>345</sup> Vraket befant seg på meget dypt vann.

«[S]hall not apply to measures taken under the International Convention relating to Intervention on the High Seas in Cases of Oil Pollution Casualties, 1969(...)»<sup>346</sup>

I sjøl. § 210 h, som angir virkeområdet til reglene om kostnadsansvar for vrakfjerning, fremgår det av annet ledd at reglene i kapittel 10 a ikke gjelder for «tiltak truffet i henhold til internasjonal konvensjon om inngrep på det frie hav i tilfelle av oljeforurensningsulykker, 1969». Også tiltak etter tilleggsprotokollen om andre stoffer enn olje, er unntatt. I det følgende holder jeg sammenligningen opp mot forskriften.

Unntakets innhold er uklart. En mulig tolkning er at i situasjoner hvor inngrep etter inngrepsforskriften er aktuelt kommer ikke vrakfjerningskonvensjonen til anvendelse overhodet. En annen mulighet er å se det som en valgfrihet for staten. Hvis den velger å iverksette tiltak etter forskriften, må den holde seg til denne. En atter annen mulighet er at inngrepsforskriften *må* anvendes der vilkårene for denne er oppfylt.<sup>347</sup>

Ordlyden gir ikke et klart svar. På den ene siden kan det virke som at vrakfjerningskonvensjonen *generelt* ikke kommer til anvendelse ved tiltak etter inngrepsforskriften, siden vrakfjerningskonvensjonen «shall not apply» for tiltak truffet etter inngrepsforskriften. Denne tolkningen er forenelig med både alternativ 1 og 2 over. Samtidig er bare «measures taken under» inngrepsforskriften som faller utenfor vrakfjerningskonvensjonen. Dette taler for en valgfrihet for kyststaten. Der den velger å handle etter inngrepsforskriften, må den holde seg til denne. Motsatt innebærer dette at tiltak truffet etter vrakfjerningskonvensjonen, også av inngripende art, gjør at denne konvensjonen går foran.

Når ordlyden ikke gir svaret, må subsidiære tolkningsmomenter anvendes. Art. 4.1 kom til etter et nederlandsk forslag, som fremmet et samlet forslag på vegne av majoriteten av delegatene. Disse foretrakk at vrakfjerningskonvensjonen *ikke* kom til anvendelse i tilfeller der inngrepsforskriften var anvendelig.<sup>348</sup> Videre kan det synes som Neder-

---

<sup>346</sup> Artikkel 4.1.

<sup>347</sup> Gahlen (2015b) s. 99.

<sup>348</sup> LEG 85/3/1 (2002) s. 1.

land foreslo at vrakfjerningskonvensjonen kun skulle anvendes der faren *ikke* var «alvorlig og overhengende. Om dette var tilfelle, skulle inngrepskonvensjonen benyttes.<sup>349</sup> En slik forståelse er forenelig med det tredje tolkningsalternativet.

På bakgrunn av det nederlandske forslaget, utarbeidet IMO et dokument om organisasjonens adgang til å regulere kyststaters inngrep i økonomisk sone.<sup>350</sup> Her fremheves inngrepskonvensjonens og havrettskonvensjonen regulering, og at de er begrenset til katastrofelignende situasjoner. Vrakfjerningskonvensjonens formål var å fylle det som ble oppfattet som et «existing gap in the current maritime law regime», ved å gi stater fjerningskompetanse overfor miljøfarlige vrak, men der terskelen etter inngrepskonvensjonen ikke var nådd. Dokumentet syntes altså å bygge på det nederlandske forslaget, og at vrakfjerningskonvensjonen kun skulle være anvendelig hvor øvrige inngrepsgrunnlag ikke var det.

Mot disse uttalelsene kan et amerikansk innlegg under konferansen nevnes.<sup>351</sup> Den amerikanske oppfatningen var at den offentligrettslige delen av konvensjonen ikke var nødvendig dersom vraket kunne medføre «major harmful consequences», siden disse kunne fjernes etter eksisterende inngrepsgjemsler. Når reglene *er* tatt med, må de ha en selvstendig betydning som et inngrepsgrunnlag. Hvis ikke kunne jo bare statene holdt seg til havrettskonvensjonen art. 221, som ikke oppstiller et krav om «alvorlig og overhengende fare».

Juridisk teori har delte oppfatninger om hvilken betydning art. 4.1 har. *Falkanger* er klar på at bestemmelsen oppstiller en valgfrihet for kyststaten. Samtidig er han åpen for at det gjør bestemmelsen overflødig, ettersom resultatet ville vært det samme uavhengig av art. 4.1, men at det «nevertheless must be correct.<sup>352</sup> Andre mener at inngrepsforskriften/

---

<sup>349</sup> *Ibid.* Forslaget tar altså ikke hensyn til den tolkningen som ble presentert i kapittel 2.4.3 over.

<sup>350</sup> LEG 86/4/1 (2003)

<sup>351</sup> LEG/CONF 16/18 (2008).

<sup>352</sup> *Falkanger* (2011) s. 228.



kommer til anvendelse når faren er «alvorlig og overhengende».<sup>353</sup> Flere forfattere henviser til unntaket, uten å ta stilling til rekkevidden.<sup>354</sup>

Etter mitt syn må den riktige tolkningen være at den berørte staten kan, der begge konvensjoner er anvendelig, selv avgjøre om et tiltak iverksettes etter vrakfjerningskonvensjonen eller inngrepskonvensjonen. Det avgjørende er hvilket regelverk staten selv angir den handler etter. En slik tolkning samsvarer med bestemmelsen og gir økt fleksibilitet for staten for å verne miljøet, særlig fordi vrakfjerningskonvensjonen oppstiller regler om ansvar og obligatorisk forsikring. Videre er denne løsningen den retts teknisk enkleste.

Å for eksempel angi at inngrepsforskriften skal brukes der faren er «alvorlig og overhengende», er vanskelig å anvende i praksis, for når er faren så alvorlig at det er inngrepsforskriften skal anvendes? *Gaskell og Forrester* er inne på problemet, og konkluderer med at selv om det er tvilsomt når inngrepskonvensjonens terskel er nådd, er det «unlikely to prevent states from acting».<sup>355</sup> Selv om essensen i dette er sant, stater vil gjennomgående være aktive og vise handlekraft når en ulykke truer, er usikkerheten som oppstår utilfredsstillende. Ved å la kyststaten selv velge regelverket etter eget skjønn, forsvinner denne usikkerheten. Å gi inngrepsforskriften forrang generelt, er vanskelig å forene med art. 4.1. Uavhengig av vage uttalelser i forarbeidene er det ikke mulig å tolke bestemmelsen som at inngrepskonvensjonen *generelt* går foran vrakfjerningskonvensjonen der begge regelsett er anvendelig.

Samlet sett blir derfor konklusjonen at forholdet mellom inngrepskonvensjonen og vrakfjerningskonvensjonen må avgjøres konkret fra tilfelle til tilfelle. Departementet er klar over dette når det uttales at avgjørelsen om hvilket regelverk som kommer til anvendelse «til en viss grad beror på skjønn».<sup>356</sup> Som et *utgangspunkt* må kyststaten benytte seg av inngrepsforskriften over skip, og vrakfjerningskonvensjonen overfor vrak. Men med en vid definisjon av vrak, og hvilke interesser

---

<sup>353</sup> Dromgoole/Forrest (2011) s. 104, Gaskell/Forrest (2016) s.67.

<sup>354</sup> Se for eksempel De la Rue/Anderson (2009) s. 991 og Kern (2016) s. 3.

<sup>355</sup> Gaskell/Forrest (2016) s.67.

<sup>356</sup> Prop. 105 LS (2017–2018) s. 42.

som er vernet, er det vanskelig å se for seg situasjoner der det foreligger inngrepskompetanse etter inngrepsforskriften, og det samtidig *ikke* er mulig å fjerne «vraket» etter vrakfjerningskonvensjonen. Som oftest foreligger det inngrepskompetanse etter begge regelsett, samtidig. I slike situasjoner anbefales Kystverket å anvende vrakfjerningskonvensjonens regler for inngrep. På grunn av skipseierens strenge objektive ansvar for kostnadene med fjerningen, kan kyststaten få dekket sine kostnader, regler som ikke gjenfinnes i inngrepsforskriften.

### 3.4.2 Anvendelse overfor «ikke-parter»

Vrakfjerningskonvensjonen er i tråd med det generelle utgangspunktet i folkeretten kun bindene mellom partene.<sup>357</sup> Dette ble, noe overflødig, tydeliggjort av lovkomitéen; Konvensjonen binder ikke, og er ikke anvendelig overfor stater som ikke har samtykket til konvensjonen.<sup>358</sup> Her skal noen implikasjoner av dette utgangspunktet drøftes.

Innledningsvis bemerkes det at konvensjonen har en overraskende stor oppslutning fra «bekvemmelighetsflaggstater». Land som Panama og Liberia er for eksempel begge part til konvensjonen. Siden konvensjonen overfører til dels betydelig jurisdiksjon til kyststatene, på bekostning disse landenes jurisdiksjon, fremstår dette som oppsiktsvekkende. Slike flaggstater ønsker å fremstå skipsvennlige, og det å tilslutte seg vrakfjerningskonvensjonen virker i motsatt retning. At bekvemmelighetsflaggstater likevel har funnet grunn til å ratifisere konvensjonen skyldes artikkel 12(12).<sup>359</sup> Bestemmelsen er gjennomført i sjøl. § 210d (2), som bestemmer at utenlandske skip «som anløper eller forlater havn eller annen laste- eller losseplass i Norge, eller som anløper eller forlater en ikke landtilknyttet anløpsplass i norsk sjøterritorium» skal ha sertifikat som viser at det er godkjent forsikring eller annen sikkerhet.

Dette grepet, som benytter seg av havnestatsjurisdiksjonen, gjør at alle skip, uavhengig av om de er part til konvensjonen eller ikke, må fremlegge

---

<sup>357</sup> Jf. VCLT art. 34.

<sup>358</sup> LEG 92/13 (2006) s. 18.

<sup>359</sup> Gaskell/Forrest (2016) s. 67.

bevis på at de er forsikret. Dermed har selv bekvemmelighetsflaggstatene insentiv til å ratifisere konvensjonen. Jo flere kyststater som ratifiserer konvensjonen, vil det av praktiske grunner være formålstjenlig for flaggstatene å ratifisere konvensjonen. Forsikringsplikten gir likevel ikke alene en plikt til å gripe inn. Det er en rent økonomisk aspekt, som kan bidra til økt oppslutning, men innebærer ikke en jurisdiksjonsoverføring. Om kyststater skal kunne gripe inn overfor ikke-parter må dette begrunnes på andre måter.

En mulighet er havrettskonvensjonen artikkel 211(5). Staten kan gi lover med formål å hindre, begrense eller kontrollere forurensing fra skip. Forutsetningen er at reglene svarer til «generally accepted international rules and standards» (GAIRS). Dette er regler som vedtas av IMO eller ved en diplomatkonferanse. Reglene utgjør det maksimale handlingsrommet for en kyststat til beskyttelse av det marine miljø, på bekostning av navigasjonsfriheten. Et typisk eksempel på slike regler er MARPOL, med i hvert fall vedlegg 1 og 2.<sup>360</sup>

Art. 211(5) muliggjør å anvende konvensjoner overfor stater som ikke er part til dem. Men siden bestemmelsen ikke krever at reglene må være «applicable» mellom statene, siktes det altså til folkerettslige regler *generelt*.<sup>361</sup> Utfordringene med suverenitetsprinsippet er likevel mindre enn man umiddelbart kunne tro – det er allment godtatte internasjonale regler som kan gjennomføres, og disse vil nødvendigvis ha en bred oppslutning.

Det er uenighet om hvilke regler som gjelder ved fastleggelsen av GAIRS. Ordlyden tilsier det må være en viss type avtale med en viss grad av oppslutning. Utover dette gis det liten veiledning i artikkel 211(5). I litteraturen er det i hovedsak tre alternativer som presenteres; reglene må være sedvane, det er *sui generis*-regler, som må avgjøres konkret, eller reglene er anvendelig dersom konvensjonen er trådt i kraft.<sup>362</sup> *Molenaar* kommer til, etter en omfattende drøftelse, at reglene er allment akseptert

---

<sup>360</sup> Bartenstein (2017b) s. 1435.

<sup>361</sup> *Ibid.* s. 1436.

<sup>362</sup> *Ibid.* s.1435. At reglene er trådt i kraft sikrer en viss oppslutning, ettersom konvensjoners ikrafttredelse normalt er betinget av et tilstrekkelig antall ratifikasjoner. Se for eksempel WRC art. 18.1.

når det er en bred og representativ oppslutning til den aktuelle konvensjonen, som inkluderer stater som er spesielt påvirket av den.<sup>363</sup>

Hvorvidt WRC utgjør GAIRS er et vanskelig spørsmål, og en omfattende behandling av spørsmålet er det ikke rom for innenfor rammen av denne avhandlingen. Likevel påpekes det at konvensjonen har en bred og representativ oppslutning, med nesten 50 stater, utgjørende vel 75% av verdenstonnasjen. Ettersom både større flaggstater og viktige kyststater er representert, tyder dette på at konvensjonen er «generally accepted». Her kan det også vises til statspraksis, hvor Nederland visstnok har gitt vrakfjerningskonvensjonen universell anvendelse.

Dersom konvensjonen kan gis unilateral anvendelse med hjemmel i hrk. Art 211(5) oppstår det en rekke spørsmål. For det første er det tvilsomt om navigasjonsfarlige vrak kan omfattes; art. 211(5) gir hjemmel for å gi regler for å begrense, hindre eller kontrollere «forurensning». Et navigasjonsfarlig vrak vil bare indirekte utgjøre en slik fare. I tillegg kan det oppstå problemer med håndhevelsen av konvensjonen. Håndhevelsen må skje innenfor den rammen som havrettskonvensjonen selv setter, jf. art. 213-222. Bestemmelsene her er ikke tilpasset en vrakfjerning. Dermed kan konklusjonen være at kyststaten kan utøve lovgivningsjurisdiksjon med hensyn til vrakfjerningskonvensjonen generelt, men håndhevelsesjurisdiksjonen er begrenset til det havrettskonvensjonen selv åpner for.

Om vrakfjerningskonvensjonen ikke anses som GAIRS kan kanskje havrettskonvensjonen artikkel 59 anvendes. Bestemmelsen omfatter tilfeller hvor havrettskonvensjonen selv ikke regulerer spørsmål om rettigheter og jurisdiksjonen i den økonomiske sone, og det oppstår en konflikt som følge av dette. I slike tilfeller skal tvisten løses på grunnlag av «rimelighet» i lys av alle relevante omstendigheter «idet det tas hensyn til den betydning de pågjeldende interesser har, både for partene og for det internasjonale samfunn som helhet».

Havrettskonvensjonen er taus om vrak som utgjør en navigasjonsfare eller miljøfare i den økonomiske sone, og artikkel 59 er således anvendelig. Det er mulig at vrakfjerningskonvensjonen kan legges til grunn som

---

<sup>363</sup> Molenaar (1999) s. 157.

et utgangspunkt for en konflikt om dette.<sup>364</sup> WRC kan utfylle havrettskonvensjonens mangelfulle regulering av vrak, og i tråd med artikkel 59s anvisning på løsning fra sak til sak, illustrere hvordan verdenssamfunnet løser det.

En viss støtte for vrakfjerningskonvensjonens utfyllende rolle i lys av hrk artikkel 59, følger av *Tanaka*.<sup>365</sup> Han skriver at ved spørsmål om beskyttelse av arkeologiske og historiske gjenstander i en stats økonomiske sone, et problem som ikke er berørt i havrettskonvensjonen, må beskyttelsen av disse gjenstandene bedømmes etter havrettskonvensjonen artikkel 59. Sentralt er UNESCOs konvensjon om beskyttelse av kulturarv som befinner seg under vann.<sup>366</sup> Det samme kan sies om vrakfjerningskonvensjonen; tvist om vrak i den økonomiske sone må løses etter artikkel 59, hvor vrakfjerningskonvensjonen blir sentral som rettslig utgangspunktet for en fredelig løsning av tvisten. Dette gjelder uavhengig om de stridene statene er part eller ikke.

Det riktige, og tryggeste, må likevel være å holde fast ved utgangspunktet. Vrakfjerningskonvensjonen binder kun partene. Likevel er det verdt å merke seg den eksplosive økningen som har vært i antall parter og tonnasje fra konvensjonens ikrafttredelse. Fra ti stater, utgjørende rundt 6% av tonnassen i 2015, til over 75% i dag, med 48 parter til konvensjonen. Den brede oppslutningen kan i fremtiden påvirke de vurderingene som er presentert her, eller underbygge at det danner seg en festet oppfatningen om adgangen til å gripe inn overfor vrak i den økonomiske sone.

### **3.4.3 Betydningen av manglende gjennomføring i norsk rett**

Vrakfjerningskonvensjonen er bare delvis gjennomført i norsk rett. Norges dualistiske rettssystem tilsier da at fjerningsreglene ikke anvendes. Også det forvaltningsmessige legalitetsprinsippet vil være en skranke for

---

<sup>364</sup> Samtale med stipendiat Iva Parlow, Juni 2019.

<sup>365</sup> Tanaka (2015), s. 136.

<sup>366</sup> Convention on the Protection of the Underwater Cultural Heritage, 2001.

inngrepet.<sup>367</sup> Situasjonen er riktignok ganske spesiell. Fjerningspålegget eller det eventuelle inngrepet er lovlig rent folkerettslig, mens den internrettslig vil være ugyldig. Siden ansvarsreglene er gjennomført, vil staten fortsatt få dekket kostnadene forbundet med tiltaket, men forvaltningsvedtaket som ligger til grunn for fjerningen blir ugyldig som følge av innholdsmangel.

Som det ble redegjort for i kapittel 1.3 har inngrepet i utgangspunktet liten forbindelse til norsk rett. Vrakfjerningen foretas i norsk økonomisk sone, overfor utenlandske skip, hvor retten som krenkes er flaggstatens eksklusive jurisdiksjon, samt retten til fri navigasjon. Kan disse særegenhetene tilsi at fjerningsreglene likevel kan anvendes?

Fleischer uttaler seg om problemstillingen. Han mener at «Ofte kan det imidlertid være naturlig å tolke norsk lov slik at det er meningen at all kompetanse folkeretten godtar, skal kunne utøves. *Dette er naturlig når det gjelder tvangstiltak overfor skip*». <sup>368</sup> Fleischers eksempel omhandler et inngrep foretatt av kystvakten, hvor han er uenig i argumentet om at tvangsmiddelbruk uten særskilt lovhjemmel er rettsstridig. Han anser «*Det mest naturlige utgangspunkt må imidlertid være at straffelovens og den øvrige lovgivnings forbudsbestemmelser er tilstrekkelig. Dermed er legalitetsprinsippets krav oppfylt*». <sup>369</sup>

Fleischer synspunkt er altså at lovers alminnelige forbudsbestemmelser kan anvendes overfor utenlandske skip. Kravet til lovhjemmel er i slike tilfeller oppfylt, og det kreves ikke en *særlig* hjemmel som gjennomfører folkerettsregelen. <sup>370</sup>

Synspunktet kan i visse tilfeller ha noe for seg. Et inngrep med hjemmel vrakfjerningskonvensjonen kan hjemles i forurl. § 46(3) om statlig kontrollert aksjon mot akutt forurensing, jf. forurl. § 7. <sup>371</sup> Det samme gjelder et eventuelt vrakfjerningspålegg for bokstav a-vrak. Etter forurl. § 28 er det forbudt å etterlate avfall som enten kan virke skjem-

---

<sup>367</sup> Grl. § 113

<sup>368</sup> Fleisher (2005) s. 376.

<sup>369</sup> Fleisher (2005) s. 376.

<sup>370</sup> Steigeberg (2010) s. 34.

<sup>371</sup> En sjøulykke oppfyller vilkåret om fare for akutt forurensing, jf. forurl. § 39, jf. § 38.

mende eller være til skade eller ulempe for miljøet, og det kan bli pålagt fjernet, jf. § 37.<sup>372</sup>

Forurensingslovens regler må tolkes innskrenkende om Fleischers argument skal anvendes. Grunnvilkåret om vrak må for eksempel være oppfylt om pålegg ved akutt forurensing, og det samme gjelder kvalifisering av skadefølgen i forhold til forurensingslovens regler. Akutt forurensing oppstår allerede der det «fare for» forurensing av et visst omfang. Vrakfjerningskonvensjonen krever enten en kvalifisert skade på marint miljø, eller en rimelig skade på kystlinjen og de forbundne interessene.

Videre må hjemmelsloven omfatte området geografisk sett.<sup>373</sup> Dette skaper problemer med forurensingsloven. I punkt 1.2 ble lovens anvendelse overfor utenlandske skip forklart. For skip som befant seg i, eller forurensing som truer med å inntreffe i Norges økonomiske sone, var loven begrenset til *norske skip*.<sup>374</sup> Kongen kan riktignok gi forskrifter om lovens anvendelse også for utenlandske skip, men dette er ikke gjort for vrakfjerningskonvensjonen. Forurensingsloven oppstiller imidlertid også et virkningskrav; etter forurl. § 3.2 gjelder loven med de begrensinger som følger av folkeretten også for «forurensinger som truer med å inntreffe her i riket».

«Riket» er Norges sjøterritorium, indre farvann og landjord. Om vraket truer med å skade kystlinjen eller Norges tilhørende interesser innenfor sjøterritoriet, kommer forurensingsloven til anvendelse. Med andre ord, selv om vraket befinner seg i den økonomisk sone, kan vrakfjerningskonvensjonens fjerningsregler anvendes der skadevirkningene gjør seg gjeldene på norsk territorium.

Deler av vrakfjerningskonvensjonens regler kan altså anvendes, selv om reglene ikke er innarbeidet. Miljøfarlige vrak som bare medfører betydelige skadelige konsekvenser på marint miljø, det vil si ikke på kysten, vil imidlertid ikke kunne fjernes. I tillegg vil den nødvendige innskrenkende fortolkning av forurensingsloven, som er nødvendig av

---

<sup>372</sup> Forurensingslovens avfallsdefinisjon omfatter også skipsvrak.

<sup>373</sup> Steigeberg (2010) s. 34.

<sup>374</sup> Forurl. § 3(2) nr. 3.

hensyn til legalitetsprinsippet, i seg selv medføre uklarheter. Av klarhets- og forutberegnelighetshensyn vil en egen «vrakfjerningsforskrift» ha betydelige fordeler.

Uavhengig av om reglene kan anvendes direkte i dag, skal det på sikt utarbeides en forskrift.<sup>375</sup> Hvordan departementet oppfatter reglene er uvisst. Proposisjonen er ikke utarbeidet med henblikk til fjerningsreglene. Det er i hovedsak ansvarsreglene som behandles. Det er dermed usikkert hvordan departementet forholder seg til konvensjonen og enkelte av nyansene som er fremstilt i dette kapitlet. Videre er det uklart når arbeidet med en vrakfjerningsforskrift til forurensingsloven er klar.<sup>376</sup> Hvordan en vrakfjerningsforskrift faktisk blir seende ut er derfor usikkert.

Tas det høyde for de betydelige likhetene i inngrepsgrunnlag mellom vrakfjerningskonvensjonen og inngrepsforskriften, anses det som fordelaktig om reglene hadde blitt gjennomført i *samme* forskrift. Forskriften ville falt i to naturlige deler, hvor inngrepskonvensjonen ble gitt anvendelse på åpent hav og i fiskeriversonene rundt Svalbard og Jan Mayen, mens reglene i vrakfjerningskonvensjonen gis anvendelse i den økonomiske sonen. For det tilfelle at reglene i vrakfjerningskonvensjonen *ikke* dekker situasjonene i den økonomiske sonen, kunne det vært inntatt en henvisning til at reglene som gjaldt på åpent hav, gjelder tilsvarende i den økonomiske sone. Grunnprinsippet om inngrep etter vrakfjerningskonvensjonen blir da hovedregelen for tiltak, mens inngrepsforskriften svært vide tiltaksbestemmelse får anvendelse i helt ekstreme situasjoner.

### 3.5 Oppsummering

I dette kapitlet er vrakfjerningskonvensjonen lansert som et hjemmelsgrunnlag for inngrep. Konvensjonens uomtvistede formål var å gi stater jurisdiksjon over vrak, samt opprette et ansvarsregime. Definisjonen av vrak er imidlertid gitt en så generell utforming at den omfatter langt flere situasjoner enn der «klassiske» vrak har gått ned eller strandet. At også drivende last og skip som med rimelig grunn kan forventes å synke

---

<sup>375</sup> Se Prop.105 LS (2017–2018) s. 28-29.

<sup>376</sup> Korrespondanse med samferdselsdepartementet (2019).



eller strande omfattes, taler for at konvensjonen har en plass også som en inngrepshjemmel.

For skip som faktisk har sunket eller strandet, må vrakfjerningskonvensjonen være det foretrukne hjemmelsgrunnlaget for inngrep. Dette er ikke bare fordi vilkårene for inngrep er lavere enn etter inngrepsforskriften, men også fordi vrakfjerningskonvensjonen oppretter et ansvarsregime for refusjon av kostnadene. Samtidig er skipet beskyttet mot uforholdsmessige fjerninger gjennom konvensjonens forholdsmissighetsbegrensing. Vrakfjerningskonvensjonen er altså velegnet som et hjemmelsgrunnlag for inngrep overfor bokstav a-c-vrak.

Det er også argumentert for at konvensjonen er anvendelig som inngrepshjemmel der det ikke er naturlig å tale om et vrak. Selv om enkelte av konvensjonens bestemmelser er særlig utformet med hensyn til fjerningen av bokstav a-c-vrak, utgjør disse ingen reell begrensing for konvensjonens anvendelse som inngrepshjemmel.<sup>377</sup> Fjerning er forebygging, reduksjon eller eliminering av faren skapt av «vraket», og staten kan selv gripe inn for å oppnå dette formålet når vilkårene er oppfylt.

Vrakfjerningskonvensjonen gjør imidlertid ikke inngrepsforskriften overflødig. Grunnlagene eksisterer side om side, og utfyller hverandre. Spesielt i helt ekstraordinære krisesituasjoner er inngrepsforskriften å foretrekke som inngrepsgrunnlag. Videre vil inngrepsforskriften være den *eneste* hjemmelen som er anvendelig om sjøulykken inntreffer på åpent hav. Det er derfor fortsatt et behov for denne.

Likevel, på sikt kan det tenkes at vrakfjerningskonvensjonen blir ansett som kyststaters sentrale inngrepshjemmel overfor skip som medfører en akutt forurensningsfare. Konvensjonens raskt økende oppslutning, fornuftige terskler for inngrep, og balansering av kyststatens og skipets rettigheter, fremstår spå mange måter som en modernisering av den nesten 50 år eldre inngrepskonvensjonen.

---

<sup>377</sup> Som lokaliserings- og markeringsplikten, jf. WRC art. 7 og 8.

## 4 Inngrep med hjemmel i sjølovens bergingsregler

### 4.1 Innledning

Bergerne utgjør «førstelinjeforsvaret» mot forurensningsfarer til sjøs.<sup>378</sup> De vil ofte være de eneste som har kompetansen og beredskapen som er nødvendig for å forhindre en sjøulykke fra å bli en miljømessig katastrofe.<sup>379</sup> Bergernes stilling har derfor en naturlig plass i en fremstilling av hjemmelsgrunnlagene for kyststatens inngrep. Forholdet mellom bergeren og offentlige myndigheter har mange fasetter, men i forhold til inngrepsproblematikken er det særlig to spørsmål som aktualiseres. Det ene er adgangen for kyststaten til å instruere bergeren når bergingen finne sted i økonomisk sone eller på åpent hav. Den andre er kyststatens adgang til å selv berge skip, også der skipet nekter assistanse.

Bergingsinstituttet er særegent for sjøretten. Den som redder et skip og last fra fare, vil bli rikelig belønnet for innsatsen.<sup>380</sup> Det er skip eller andre gjenstander som er «forulykket eller i fare» som er gjenstand for berging.<sup>381</sup> Fare-vilkåret er den materielle avgrensingen, siden et «forulykket» skip nødvendigvis også vil være i fare. For at det skal bli tale om berging, kreves det at skipet objektiv sett er i fare.<sup>382</sup> Videre kan bergingen foregå i «hvilket som helst farvann».<sup>383</sup> Ordlyden er her så vid at ethvert hav omfattes, også den økonomiske sone og åpent hav.<sup>384</sup>

For å opp tjene vederlaget, bergingslønnen, er grunnvilkåret at bergingen har ført til et «nyttig resultat». Dette er der havaristen er ført

---

<sup>378</sup> De la Rue/Anderson (2009), s. 535.

<sup>379</sup> Busch (2020).

<sup>380</sup> Bergningsreglene følger av sjøl. kap. 16 som gjennomfører Bergningskonvensjonen, 1989, i norsk rett.

<sup>381</sup> Jf. Sjøl. § 441 bokstav a.

<sup>382</sup> Falkanger/Bull (2016) s. 485.

<sup>383</sup> Sjøl. § 441.

<sup>384</sup> Se for eksempel *The American Farmer* (1947), som befant seg 650 mil utenfor kysten av Lands end.

ut av faretilstanden.<sup>385</sup> Bergerne arbeider altså etter «no cure, no pay-prinsipp». Lykkes ikke bergingen, utbetales heller ingen lønn. Formålet er å sørge for at bergeren strekker seg så langt som overhodet mulig under bergingsoperasjonen. Dette omtales som oppmuntringshensynet.<sup>386</sup>

Oppmuntringshensynet kunne lede til uheldige utfall. *Torrey Canyon* er illustrerende. Her forsøkte bergerne i det lengste å redde skipet, antagelig lenger enn det var grunnlag for, noe som delvis medførte at forurensingen fikk det omfanget det fikk. Bergingskonvensjonen av 1989 søkte å bøte på disse utfordringene ved å innføre regler om «særlig vederlag». Dette innebærer at bergeren får dekket omkostningene ved bergingen om havaristen utgjør en risiko for miljøskade.<sup>387</sup> Formålet er at bergeren skal få dekket kostnadene dersom bergingslønnen er utilstrekkelig, men miljøskader blir unngått eller begrenset.<sup>388</sup> Det særlige vederlaget er altså betydelig lavere enn en eventuell bergingslønn. Sistnevnte fastsettes på bakgrunn av skipets og lastens verdi, mens det særlige vederlaget kun dekker kostnadene med et tillegg.<sup>389</sup> Reglene om særlig vederlag inneholder, etter bergernes erfaringer, for mange skjønsmessige kriterier. Det er derfor vanlig å benytte seg av den avtalefriheten som bergingsreglene legger opp til, og avtale bruk av et tillegg til bergingskontrakten. Denne klausulen omtales som *SCOPIC*, som forenkler utregningen.<sup>390</sup>

Bergingen foregår altså mellom to parter, hvor bergeren som oftest er en privat part. Det er imidlertid ingen forutsetning. Også staten kan være berger, jf. sjøl. § 442(2) 2. punktum. Kystvakten må for eksempel kunne berge et skip i havsnød, eller fregatten må kunne ta et fartøy i drift under slep.

Dersom bergeren er et privat skip, kan det være et grunnleggende skille mellom bergerens og statens interesse. I første rekke er formålet naturligvis å berge liv. Men utover dette er bergerens mål å berge skip

---

<sup>385</sup> Sjøl. § 445.

<sup>386</sup> Falkanger/Bull (2016) s. 479.

<sup>387</sup> Sjøl. § 449. Miljøskade er legaldefinert i § 441 bokstav d.

<sup>388</sup> Sjøl. § 449(2).

<sup>389</sup> Normalt 30%, og unntaksvis 100%, jf. sjøl. § 449(2).

<sup>390</sup> «Special Compensation P&I Club Clause». Se Falkanger/Bull (2016) s. 493.

og last. Statens mål er å verne miljøet. Som oftest trekker formålene i samme retning; berges skipet unngås også forurensingen. Likevel kan unntak tenkes. Bergerne ønsker å foreta en risikabel operasjon som kan øke miljørisikoen, og samtidig utsiktene til bergningslønn.<sup>391</sup> Den store økonomiske gevinsten ligger i en vellykket bergingsoperasjon, og bergerne ser seg som oftest tjent med minst mulig innblanding fra offentlige myndigheter. For staten kan en langvarig aksjon gi grunn til bekymring.

## 4.2 Tvangsbergning og forholdet til øvrige inngreps hjemler

Et inngrep med hjemmel i sjølovens bergingsregler henger sammen med såkalt tvangsbergning. Dette er situasjoner hvor et skip berges mot dets vilje. Den som tross et «uttrykkelig og berettiget forbud» utfører bergingsarbeid, har ikke rett til bergingslønn eller særlig vederlag.<sup>392</sup> Bestemmelsen er velegnet for antitetisk tolkning. Der forbudet *ikke* er uttrykkelig eller berettiget vil bergingslønn eller særlig vederlag kunne opptjenes. Dermed må det også være adgang til å berge skipet. Forutsetningen for å opptjene bergingslønn er jo at bergingsoperasjonen gjennomføres.

Den legislative begrunnelsen for tvangsbergning, som stammer fra bergingskonvensjonen av 1910 artikkel 3, var særlig de situasjoner hvor havaristens fører var ute av stand til å inngå en avtale om bergning.<sup>393</sup> I tillegg ble det tradisjonelt begrunnet i at eieren av skipet er herre over sin egen eiendom. Siden det koster å bli berget, må den risikoen havaristen løper ved å nekte hjelp, veies mot den bergelønningen som eventuelt må utbetales.<sup>394</sup>

Disse tradisjonelle begrunnelsene gjelder ikke fullt ut i dag. I tillegg til skipets beskaffenhet, må det også tas hensyn til faren for forurensing.

---

<sup>391</sup> Brice (2011) s. 436

<sup>392</sup> Sjøl. § 450(2).

<sup>393</sup> Convention for the Unification of Certain Rules of Law respecting Assistance and Salvage at Sea, 1910, art.3. Det var særlig tatt sikte på situasjoner hvor skipsføreren var indspionert grunnet rus

<sup>394</sup> Brækhus (1968) IV.2.

Dette var tema i *Nordiske domme (ND)* 1983.1 Tsesis, hvor den svenske stat ble tilkjent bergelønn for å hindre utslipp av olje. Skipet hadde grunnstøtt i den Stockholmske skjærgården, men nektet bergingsbistand. Omtrent 600 tonn olje hadde allerede sluppet ut da bergingen ble igangsatt, men faren for enda større utslipp var til stede. Havaristens nektelse av bergingsbistand ble ikke ansett som berettiget.<sup>395</sup>

En forurensingsrisiko vil dermed *generelt sett* påvirke hvorvidt et forbud anses som berettiget eller ikke. Står skipet i fare for å forurense skal det lite til før tvangsbergning anses berettiget. Helt klart er dette der skipet er i en slik tilstand at det selv står i fare for å forurense. Skipet lekker for eksempel olje, eller en strukturell brist medfører at et utslipp er sannsynlig. Om det er tale om et fartøy i drift må vurderingen ta særlig hensyn til risikoen for sammenstøt eller stranding. Vekten av momentet avhenger derfor av hvor skipet befinner seg. Å miste fremdriften er vesentlig mer dramatisk jo nærmere land en kommer.<sup>396</sup> På åpent hav kan skipet drive lenge før eventuelle farer materialiserer seg, og mannskapet kan fortsatt få drift i maskinen igjen. Forbudet kan da anses berettiget. Annerledes blir det om fartøyet driver mot en installasjon på norsk sokkel. Her vil forbudet neppe være berettiget, både fordi fartøyet står i fare for fysisk skade, men også den mulige forurensingen. Oppsummeringsvis vil altså havaristens rett til å nedlegge et bergingsforbud bli tolket svært innskrenkende når sterke samfunnsmessige hensyn tilsier at berging bør finne sted.<sup>397</sup>

Faren for forurensingen må dermed være langt lavere enn de øvrige vilkårene for inngrep som er gjennomgått i kapittel 3 og 4. I motsatt tilfelle, hvor skipet er så skadet at bergingen ikke vil lede til et positivt resultat, kan forbudet være berettiget. *Falkanger* anser dette som en vesentlig begrensning på bergningsreglens bidrag som inngreps hjemmel, siden kyststaten ikke kan bygge på de ved alvorlige sjøulykker.<sup>398</sup>

---

<sup>395</sup> Solvang (2019) note 1028.

<sup>396</sup> Cruiseskipet *Viking Sky*, som mistet fremdriften i Hustadvika den 23. mars 2019, er et illustrativt eksempel på dette.

<sup>397</sup> Røseg (1988), s. 447.

<sup>398</sup> Falkanger (2011), s. 224.

Denne begrensingen er imidlertid ikke av særlig praktisk betydning. Hvis skipet er i så dårlig forfatning at det anses som et totaltap, må presumsjonen være at kyststaten har inngrepskompetanse etter enten inngrepskonvensjonen eller vrakfjerningskonvensjonen. Bergningsreglene er mest praktisk som inngrepshjemmel der vilkårene i inngrepsforskriften eller vrakfjerningskonvensjonen ikke er møtt.<sup>399</sup>

En innvending mot å anvende bergningsreglene som et grunnlag for kyststatens inngrep, er at reglene i hovedsak er av privatrettslig karakter. Det er vilkårene for opptjening av bergingslønn og det øvrige forholdet mellom bergeren og skipet som reguleres. Dette kan ikke frata staten en rett til å tvangsberge. Selv om inngrepet foretas for å hindre forurensing, berører ikke dette lovligheten av tvangsbergingen. Det utslagsgivende for om skipet kan tvangsberges er ikke *motivasjonen* til bergeren, men om forbudet mot berging er uberettiget. Er dette tilfelle, vil skipet kunne berges.<sup>400</sup>

Også en annen, mer overordnet innvending kan reises. Bergingskonvensjonens privatrettslige preg kan tilsi at partene til konvensjonen ikke har ment å overføre jurisdiksjon over skip som fører dens flagg på åpent hav eller i økonomisk sone. Heller ikke dette motargumentet har særlig vekt. Stater som har tilsluttet seg bergingskonvensjonen har bevisst overført en viss grad av jurisdiksjon ved forulykkede skip. Tvangsbergning er et veletablert rettslig konsept, som har linjer tilbake til bergingskonvensjonen av 1910. Når det heller ikke er rettslig tvilsomt at også statsskip kan berge, samt at konvensjonen gjelder i *ethvert* farvann, må reglene om tvangsbergning også komme til anvendelse på åpent hav og økonomisk sone.<sup>401</sup>

---

<sup>399</sup> Brækhus (1966) IV.2 omtaler at nektelse av berging ved «helt dødfødte bergingsprosjekter» ikke er av særlig stor praktisk betydning, siden bergingslønnen bare utbetales ved et nyttig resultat. Havaristen løper dermed ingen økonomisk risiko. Men etter reglene om særlig vederlag er det ikke gitt at dette kan opprettholdes.

<sup>400</sup> Brækhus (1979) s. 23.

<sup>401</sup> Se også Brækhus (1979) s. 19 skriver at på det «åpne hav har bergingsbåter, uansett flagg, rett til å drive sin virksomhet. Det er uklart om han er også sikter til statsskip, for eksempel kystvakten.

Dette gjelder imidlertid bare overfor de statene som er part til konvensjonen. Om flaggstaten *ikke* er part til konvensjonen, enten av 1989 eller 1910, vil det ikke kunne gripes inn på åpent hav og i økonomisk sone.<sup>402</sup> For slike skip gjelder hovedregelen om navigasjonsfrihet og eksklusiv flaggstatjurisdiksjon inntil enten vilkårene i inngrepskonvensjonen eller vrakfjerningskonvensjonen er møtt.

Staten kan altså tvangsberge et skip der det utgjør en forurensningsfare. Dette er en vesentlig lavere terskel enn de folkerettslige inngreps-hjemlene som er gjennomgått i kapittel 2 og 3. Tvangsberging fremstår som et særlig praktisk hjemmelsgrunnlag for inngrep; siden berging uansett er «førstelinjeforsvaret» kan farlige situasjoner avverges på et tidligere tidspunkt.

Rettsgrunnlaget for inngrepene er derimot vesensforskjellig. Berging er et privatrettslig foretagende hvis fremste mål er å berge skipet og verdier tilknyttet dette, samt å beskytte miljøet. Fordelen for staten er at den kan forsøke å berge der utsiktene til et positivt resultat er svake, samt å ha beredskap der det for andre bergere er fremstår som uøkonomisk.<sup>403</sup>

Griper staten inn med hjemmel i inngrepsforskriften eller vrakfjerningskonvensjonen, åpnes det en helt annen «verktøykasse». Formålet etter disse konvensjonene er ikke å berge skipet, men i størst mulig grad å begrense, redusere eller eliminere forurensingen. Skipets skjebne er helt underordnet. Som folkerettslig utvidelse av håndhevelsesjurisdiksjonen gis kyststaten rett til å krenke den eksklusive flaggstatjurisdiksjonen, for å verne miljøet.

Inngrepsforskriften og vrakfjerningskonvensjonen gir i tråd med det konvensjonsfestede formålet betydelig større handlefrihet når det gjelder gjennomføringen av tiltaket. Skipet kan senkes eller lasten kan fjernes. Dersom staten griper inn i kraft av å være berger, enten selv eller gjennom avtale med privat bergingsberedskap, er tiltaket i hovedsak begrenset til å bringe skipet ut av faretilstanden. Som berger opptrer staten i samme rolle som andre private bergere, og må holde seg til samme mål. Den

---

<sup>402</sup> Falkanger (2011), s. 224.

<sup>403</sup> Norge har en statlig slepebåtberedskap der?? det høy miljørisiko og hvor det er begrenset kommersielle aktører til stede. Kystverket (2020).

må utføre bergingsarbeidet med «tilbørlig aktsomhet», samtidig som det gjøres det som kan for å «forhindre eller begrense miljøskade». <sup>404</sup> Ødeleggelse eller senking av skipet kommer derfor ikke på tale under bergingskonvensjonen.

Det er likevel bare i unntakssituasjoner at de ekstreme tiltakene som inngrepsforskriften og vrakfjerningskonvensjonen åpner for, er nødvendige. Tvangsberging fremstår derfor som en effektiv og nødvendig utfylling til de øvrige hjemmelsgrunnlagene. Tvangsberging er spesielt attraktivt i «fartøy i drift» situasjonene, hvor et fartøy driver mot installasjoner på norsk sokkel. Her vil både operatøren, myndighetene og andre skip kunne ta fartøyet under slep for å hindre sammenstøtet. <sup>405</sup> I spesielt dårlig vær, hvor det er umulig å få om bord et slep, trer inngrepsforskriften frem som et foretrukket hjemmelsgrunnlag. Her kan alle mulige tiltak tenkes, også senking av fartøyet.

### 4.3 Statens adgang til å instruere bergeren

I forrige drøftelse var forutsetningen at staten selv, eller skip den selv hadde rekvirert og hadde kontrollen over, var bergeren. Dersom skipet er under en privat bergers kontroll, reises spørsmål om adgangen for kyststaten til å instruere og nedlegge vilkår for bergingen. Først behandles spørsmålet om bergningsreglene gir en selvstendig rett til slike instruksjoner, dernest om en slik rett følger av de andre hjemmelsgrunnlagene.

Den eneste reguleringen i sjøloven som eksplisitt nevner offentlige myndigheter, fremgår av sjøl. § 442(3). Her går det frem at bergningsreglene ikke gjør noen innskrenking i ellers gjeldende regler om bergingsoperasjoner utført av eller «under kontroll av offentlige myndigheter». <sup>406</sup> Bestemmelsen regulerer situasjonen hvor forvaltningsmessige regler kommer til anvendelse, og formålet er å slå fast at bergerens rettigheter

---

<sup>404</sup> Sjøl § 44(1) bokstav a og b.

<sup>405</sup> Operatøren har antagelig en slik rett i kraft av den utvidede nødretten, jf. petroleum, § 9-4, jf. rammeforskriften § 54.

<sup>406</sup> Bergingskonvensjonen art. 5.1.



og plikter vil vike for slike regler.<sup>407</sup> I indre farvann og i territorialfarvannet kan det for eksempel gis forvaltningsmessige pålegg med hjemmel i forurensingsloven.<sup>408</sup> § 442(2) gir derimot ingen *selvstendig* rett til å gripe inn i en pågående bergingsoperasjon. Grunnlaget for en slik rett må finnes andre steder.

Under 1989-konferansen ble det foreslått en plikt for bergeren til å rette seg etter kyststatens instruksjoner.<sup>409</sup> Etter Australias oppfatning måtte bergerens plikter utfylle inngrepskonvensjonen og havrettskonvensjonen artikkel 221. Forslaget var kontroversielt, og det var særlig to synspunkter som stod mot hverandre. På den ene siden var bestemmelsen viktig for å sikre tilstrekkelig antall ratifikasjoner ved at kyststatens inngrepsadgang ble bevart. Synet som vant frem var imidlertid at bergingskonvensjonen var en privatrettslig konvensjon.<sup>410</sup> Dette reflekteres i den vedtatte bestemmelsen, hvor det fremgår at «[Bergingskonvensjonen] har ingen innvirkning på kyststatens rett til å treffe tiltak i samsvar med allment anerkjente prinsipper i folkeretten».<sup>411</sup>

Kyststatens inngrepsadgang er altså gitt forrang over bergernes ret-tigheter. Samtidig oppstiller ikke bergingskonvensjonen en selvstendig rett til å gripe inn eller instruere bergeren. Dette har ledet til at det i litteraturen er antydning at artikkel 9 har liten selvstendig betydning.<sup>412</sup> Den ble vedtatt for å sikre tilstrekkelig oppslutning, men siden kyststaten ikke gis en videre instruksjonsrett enn det som følger av folkeretten for øvrig, har den ingen materiell betydning. Dette er i og for seg riktig, men det har en klargjørende effekt at prinsippet er avtalefestet. Det er helt klart at en berger må rette seg etter kyststatens instruksjoner, i alle havets soner, forutsatt at kyststaten har rett til å gi slike instruksjoner. Denne retten avhenger naturlig nok av *hvor* operasjonen pågår. I norsk sammenheng vil forurensingsloven komme til anvendelse i sjøterritoriet og innover.

---

<sup>407</sup> Solvang (2019) note 979.

<sup>408</sup> Jf. Forurl. § 46(3) om akutt forurensing hvor statlig myndigheter overtar ledelsen i arbeidet med ulykken.

<sup>409</sup> NOU 1994:23 s. 34, med henvisning til LEG/CONF.7/9.

<sup>410</sup> *Ibid.*

<sup>411</sup> Bergingskonvensjonen artikkel 9 (min presisering)

<sup>412</sup> Kennedy/Rose (2017) s. 36, Brice (2011) s. 432

I norsk økonomisk sone og på åpent hav må instruksjoner til skipet gis i tråd med hjemmelsgrunnlagene presentert i denne avhandlingen.

At en instruksjonsrett eksisterer, underbygges av statspraksis. Det finnes eksempler på instruksjoner gitt til bergerne, som enten var eller kunne vært hjemlet i inngrepskonvensjonen. I *Prestige-saken* ble skipet gitt instruksjoner om å anlegge visse kurser. I *Kirki-saken* ble bergerne instruert til å holde skipet 100 nautiske mil unna kysten under slepet, mens i *Castor-saken* ble bergerne nektet adgang til en rekke havner, og slik sett var nektelsen et inngrep. Poenget er at staten i ytterste konsekvens kan ta kontroll over skipet, også der det er en pågående bergingsoperasjon. Statens inngrepskompetanse blir da et «ris bak speilet». Enten retter bergerne seg etter kyststatens instruksjoner, eller så tar kyststaten kontroll over operasjonen. For inngrepsforskriftens vedkommende går en instruksjonsrett frem av § 3.1(2). Forurensningsmyndighetene kan bestemme at «sivile og offentlige personelle og materielle ressurser» kan anvendes til å gjennomføre tvangstiltak. Dette må helt klart omfatte bergere, og innebærer både å gi ordre om å yte hjelp til havaristen, eller å instruere en berger som yter bistand.

Flere lands lovgivning forutsetter også en instruksjonsadgang overfor bergerne. Etter den britiske *Merchant Shipping Act* kan statens representant gi instruksjer «To any pilot of the ship», eller «Any salvor in possession of the ship».<sup>413</sup> Også den australske lovgivningen åpner for at instruksjonene kan gis direkte til bergeren.<sup>414</sup>

Forholdet mellom inngrep og bergerens interesse reiser spørsmål om kyststaten kan bli erstatningsansvarlig overfor bergeren. Hvis myndighetene tar kontroll over operasjonen eller gir ordre til bergerne om å senke skipet, vil ikke aksjonen lykkes, og bergingslønnen ikke opptjenes. Om inngrepet er innenfor rammen av inngrepsforskriften, blir det neppe tale om erstatning. Siden myndighetsutøvelsen er lovlig, er det vanskelig å

---

<sup>413</sup> Merchant Shipping act 1995 sec. 137(2) b og c, jf. (3). Bestemmelsen gjennomfører inngrepskonvensjonen i britisk rett, se Brice (2011) s. 452.

<sup>414</sup> Protection of the Sea act 1981 sec.17(1) c.

se at erstatningskrav vil nå frem.<sup>415</sup> Om tiltaket er uforholdsmessig eller ulovlig, kan imidlertid svaret blir annerledes.

Den høye terskelen for inngrep etter inngrepsforskriften medfører at bergerne i stor grad kan arbeide uforstyrret inntil situasjonen er så alvorlig at vilkårene i inngrepsforskriften er møtt. Siden også vrakfjerningskonvensjonen er anvendelig som en inngrepshjemmel, med til dels lavere terskel for inngrep, reises spørsmålet om bergerne kan instrueres innenfor rammen av denne.

Dersom det er tale om vrakfjerning av «klassiske» vrak, gir vrakfjerningskonvensjonen adgang til å fastlegge vilkår for fjerningen i samsvar med beskyttelse av miljøet og sikkerhetshensyn.<sup>416</sup> Kyststaten er i tillegg gitt adgang til å gripe inn i en pågående vrakfjerning i den grad det er nødvendig for å sikre at vraket fjernes effektivt, og i samsvar med sikkerhet og vern av det marine miljøet.<sup>417</sup> Disse situasjonene er imidlertid ikke naturlig å anse som berging. Her har jo skipet gått ned eller strandet, og det er ikke lenge tale om å berge et skip fra fare, men å forebygge, redusere eller eliminere skadepotensialet til et vrak.

Forholdet til bergeren ved bokstav d-vrak er vanskelig. Dersom bergingen anses som «effektive tiltak» faller hele situasjonen utenfor vrakfjerningskonvensjonen anvendelse; det er ikke tale om et vrak.<sup>418</sup> Hvis tiltakene ikke er effektive, men en berger forsøker å redde skipet, kan svaret bli annerledes. Antagelig er imidlertid disse situasjonene så alvorlige, at inngrepet uansett kan finne sted etter inngrepsforskriften. Om vilkårene etter forskriften ikke er møtt, er det mulig å se for seg inngrep overfor bergeren med hjemmel i vrakfjerningskonvensjonen. Siden staten kan «fjerne» et vrak som utgjør en fare, kan det for eksempel tenkes at bergeren instrueres om å slepe skipet lenger ut til havs.

Denne konklusjonen medfører at det i en pågående bergingsoperasjon, hvor skipet er «forulykket eller i fare», ikke kan gripes inn fra kyststatens

---

<sup>415</sup> NOU 1994:23 s. 18.

<sup>416</sup> WRC art. 9(4).

<sup>417</sup> WRC art. 9(5).

<sup>418</sup> Jf. forutsetningen i WRC art. 11(2), som bestemmer at spørsmålet om vederlag til bergere skal løses etter bergningsreglene, dersom tiltaket «regnes som berging».

side, før vilkårene i en av inngrepshjemlene er møtt.<sup>419</sup> Bergningsreglene gir ikke i seg selv en instruksjonsrett for kyststaten. Bergerne vil ha full kontroll over en situasjon på åpent hav eller i økonomisk sone, og først i alvorlige situasjoner kan kyststaten gripe inn.

Hvor stor svakhet dette er i praksis kan diskuteres. Det generelle økte fokuset på miljøvern i samfunnet gjenfinnes også hos bergerne, og hovedfokuset i bergingsoperasjon har skiftet fra å berge skip og last til å særlig beskytte miljøet.<sup>420</sup> Siden skipet ved mindre faregrad ikke utgjør en særlig stor forurensingsrisiko, vil heller ikke staten være særlig tjent med å instruere bergerne. Det er bergerne som er profesjonelle, og besitter kompetansen og kunnskapen som er nødvendig for å løse situasjon. Likevel, om der skipets tilstand forverrer seg, og kyststaten mistenker at bergerens mål om å oppnå full bergingslønn blir overstyrende, slik at mer risikofylte operasjoner vurderes, kan kyststaten nedlegge forbud mot aktiviteten, eller pålegge at den blir gjennomført på annen måte.

---

<sup>419</sup> Annerledes blir det i norske farvann, jf. forurl. § 3(1), jf. § 74.

<sup>420</sup> Busch (2010).

## 5 Fellesspørsmål

### 5.1 Innledning

I dette kapittelet skal to fellesspørsmål behandles. Med fellesspørsmål siktes det til spørsmål som oppstår uavhengig av hjemmelsgrunnlaget det handles etter. For det første skal ansvarsfrihetsgrunnen nødrett settes i system med fremstillingen for øvrig. I tillegg skal statens erstatningsansvar overfor skipet og flaggstaten behandles. Siden dette ansvaret i hovedsak er mellomstatlig, fordrer dette en kort presentasjon av de generelle reglene for statsansvar. Videre behandles inngrepskonvensjonens spesialbestemmelse for ansvar.

### 5.2 Ansvarsfrihetsgrunnen nødrett

Allerede i punkt 1.5 ble ansvarsfrihetsgrunnen nødrett trukket frem som sentralt for avhandlingens tema. At den samlede fremstillingen av nødretten kommer til sist, har til en viss grad sammenheng med dens karakter som en sekundærregel. Dette er regler som forteller noe om innholdet av primærreglene. Siden de øvrige inngrepshjemlene presentert i denne avhandlingen er slike primærregler, måtte disse presenteres først. I tillegg ble den fremstillingsmessige fordelene ved et slikt grep fremhevet. Å plassere nødretten rettslig er enklere når det kan settes i system med øvrige inngrepshjemler.

Som rettslig fenomen har nødrett lange historiske linjer av både bruk og misbruk.<sup>421</sup> Eksistensen og omfanget av nødrett som ansvarsfrihetsgrunn var derfor lenge kontroversielt, og ICJ uttalte så sent som i 1990 i *Rainbow Warrior-saken* at nødrett «*allegedly* authorizes a state to take unlawful action».<sup>422</sup> Selv om både eksistensen og omfanget av nødrett

---

<sup>421</sup> Crawford (2013), s. 306, som nevner Tysklands annektering av Belgia under 1. verdenskrig som et klassisk eksempel på misbruk.

<sup>422</sup> *Rainbow Warrior-saken*, s.254 (min uthv.).

som ansvarsfrihetsgrunn lenge var tvilsom, etterlater rettsstilstanden i dag ingen tvil om at det i dag er en akseptert ansvarsfrihetsgrunn.<sup>423</sup>

### 5.2.1 Forholdet mellom nødrett og øvrige hjemmelsgrunnlag

Ansvarsfrihetsgrunnen nødrett er regulert i folkerettskommisjonens utkast til statsansvar artikkel 25, hvor første ledd lyder:

*«Necessity may not be invoked by a State as a ground for precluding the wrongfulness of an act not in conformity with an international obligation of that State unless the act:*

- a) *Is the only way for the State to safeguard an essential interest against a grave and imminent peril; and*
- b) *Does not seriously impair an essential interest of the State or States towards which the obligation exists, or of the international community as a whole.»*

Bestemmelsen regulerer helt eksepsjonelle situasjoner. Dette gjenspeiles ved at bestemmelsen er negativt formulert. Ansvarsfrihetsgrunnen «may not be invoked» med mindre de tre kumulative vilkårene er oppfylt.<sup>424</sup> En «essential interest» må være truet av en «grave and imminent peril» hvor handlingen som iverksettes må være den eneste måten å beskytte disse interessene på. Det er betydelige likhetstrekk mellom disse vilkårene og de som gjelder etter inngrepsforskriften. I det følgende skal derfor vilkårene etter ARSWA artikkel 25 presenteres og sammenholdes med inngrepsforskriften.<sup>425</sup> For å gjøre bildet komplett, skal de også sammenholdes med vrakfjerningskonvensjonens regler.

Handlingen er bare ansvarsfrie der den foretas for å beskytte en essensiell interesse. Ordlyden peker på at interessen må være en vesentlig

---

<sup>423</sup> Jf. *Donau-saken*, hvor ICJ prinsipielt sett aksepterte nødrett som ansvarsfrihetsgrunn for Ungarn, men kom til at vilkårene ikke var oppfylt.

<sup>424</sup> De øvrige ansvarsfrihetsgrunnene i ARSIWA del V er positivt angitt. Crawford (2013), s. 306.

<sup>425</sup> Ansvarsfrihetsgrunnen nødrett er ikke anvendelig der handlingen fører til at alvorlig inngrep i den andre statens «essential interest». Inngrepet kan heller ikke krenke en jus cogens-regel. Ved spørsmål om inngrep overfor forulykkede skip aktualiseres ikke disse spørsmålene.

statsinteresse, men gir liten generell veiledning. Det nærmere innholdet må bero på en konkret vurdering. For spørsmål om forurensning for skip er det antatt at miljøinteresser utgjør en vesentlig statsinteresse. Igjen er *Donau-saken* relevant. Her ble det anført, og godtatt, at miljøet var en essensiell interesse som er vernet av nødrettsbestemmelsen.<sup>426</sup>

ARSIWA artikkel 25 går imidlertid lenger. Det er ikke bare statens egne miljøinteresser som er vernet, men også verdenssamfunnets felles interesse i et rent miljø. Siden alle stater har ønsker om et rent hav, fritt for forurensning, kan stater gripe inn der miljøet *i seg selv* er truet.<sup>427</sup> I den forbindelse kan det vises til den generelle miljøforpliktelsen i havrettskonvensjonen artikkel 192. Stater har plikt til å verne og bevare det marine miljø fra forurensning. Til forskjell fra inngrepsforskriften, men i likhet med vrakfjerningskonvensjonen, åpner altså nødretten for inngrep der havet i seg selv er truet av forurensning, uten at kyststatens egne interesser er truet. Prinsipielt sett kan det for eksempel gripes inn overfor et skip midt ute på Atlanterhavet, som ikke truer noen statsinteresser, men som utgjør en forurensningsfare for havmiljøet.

Det andre vilkåret er at den vesentlige statsinteressen må være truet av en «grave and imminent peril». Innholdet av dette vilkåret ble behandlet tidligere i fremstillingen, og det er ikke nødvendig å gjenta dette her.<sup>428</sup> Vilkaåret finnes imidlertid verken i havrettskonvensjonen artikkel 221 eller i vrakfjerningskonvensjonen. Videre, ettersom konklusjonen i kapittel 2.4.4 var at vilkåret kunne bortfortolkes under inngrepskonvensjonen, innebærer det en betydelig begrensning i forhold inngrepsforskriften og vrakfjerningskonvensjonen. Inngrepsforskriften oppstiller likevel et krav til skadefølgen, forurensningen må med rimelighet forventes å lede til betydelige skadelige konsekvenser.<sup>429</sup> Både ARSIWA artikkel 25.1(a) og inngrepsforskriften oppstiller altså et vilkår at forurensningsfaren kan en medføre betydelig skade.

---

<sup>426</sup> *Donau-saken* s. 40.

<sup>427</sup> Crawford (2013) s. 309.

<sup>428</sup> Se kapittel 2.5.4, og særlig sitatet fra ICJ i *Donau-saken* s. 40-41.

<sup>429</sup> Inngrepsforskriften § 1.1.

Det siste vilkåret etter ARSIWA art. 25.1 bokstav a er at handlingen må være «the only way» å unngå eller forhindre faren på. Dette er nøyaktig så presist som det sies. Som Crawford skriver, «'only' means 'only'». <sup>430</sup> Om lovlige tiltak kan eliminere faren, må disse velges, selv om de er meget kostbare. Ved spørsmålet om et fartøy utgjør en forurensningsfare må altså det tiltaket være den *eneste* måten å begrense eller avverge forurensningen. Dette vilkåret gjenfinnes ikke direkte i de øvrige hjemlene, men en viss parallell kan trekkes til forholdsmessighet- og nødvendighetsbegrensing som gjelder etter både vrakfjerningskonvensjonen og inngrepsforskriften. <sup>431</sup>

## 5.2.2 Vurdering

Samlet sett er det betydelige likheter mellom inngrepsforskriften og den folkerettslige ansvarsfrihetsgrunnen nødrett. Det kan gripes inn for å beskytte de samme interesser ved samme typer handlinger. Siden begge grunnlagene gir uttrykk for sedvane, er reglene anvendelige uavhengig av hvilket flagg skipet fører. Når også rettsvirkningen er lik, handlingen blir lovlig, kan det stilles spørsmål om ansvarsfrihetsgrunnen nødrett medfører at det ikke lenger er et behov for inngrepsforskriften. Når det også tas hensyn til at i de fleste tilfellene hvor kyststater har grepet inn overfor skip, også kunne vært hjemlet i nødrett, fremstår spørsmålet som relevant. *Torrey Canyon* er allerede nevnt, men det samme må for eksempel gjelde *Atlantic Empress* eller *Christos Bitas*.

Det var tvilsomt i hvilken grad britenes inngrep overfor *Torrey Canyon* i 1967 var lovlig. De forsøkte ikke selv å rettferdiggjøre inngrepet, men det er antatt at handlingen kunne vært begrunnet i nødrett. <sup>432</sup> Om handlingen allerede ville vært lovlig etter den ulovfestede nødretten er det beskrivende at verdenssamfunnet foretrakk å lage en egen inngrepskonvensjon. I stedet for å overlate avgjørelsen om lovlighet av et inngrep til vagt og upresist nødrettskonsept, ble inngrepskonvensjonen

---

<sup>430</sup> Crawford (2013) s. 311.

<sup>431</sup> Jf. kapittel 2.5 og 3.3.3.

<sup>432</sup> Falkanger (2011) s. 207, Birnie (2009) s. 427 og YILC (2001) s. 82.



til, med langt klarere regler.<sup>433</sup> Dette argumentet har fortsatt betydning i dag. Inngrepskonvensjonen, sammenholdt med havrettskonvensjonen artikkel 221, utkrystalliserer klarere retningslinjer for inngrep, samtidig som gjennomføringen av tiltaket er underlagt rettslige begrensinger. Dette taler for at inngrep i tråd med primærnormen, er å foretrekke.

Enda tydeligere er dette i mindre alvorlige situasjoner. Her må inngrep med hjemmel i primærnormene klart være å foretrekke. Nødrett har en viss uheldig resonans, og krav fører sjelden frem.<sup>434</sup> Inngrep i tråd med inngreps hjemlene som er presentert i kapittel 2-4 er ikke like kontroversielle. De er positivt angitt, har en generelt lavere terskel for inngrep, og er langt mer presist utformet. Dette bidrar også til at inngrep i tråd med primærnormen gir en økt forutberegnelighet for skipene.

Primærnormene vil også være å foretrekke i en annen relasjon. Så lenge tiltaket ligger innenfor hjemmelsgrunnlaget oppstår det ingen økonomiske forpliktelser for den inngripende staten. Handlingen er lovlig. Tiltak hjemlet i ansvarsfrihetsgrunnen nødrett vil derimot ikke fritta staten «of compensation for any material loss caused by the act in question».<sup>435</sup> Selv om inngrepet blir lovlig med hjemmel i nødretten, kan staten fortsatt måtte dekke kostnadene forbundet med tiltaket. Om tiltaket retter seg mot en fullastet oljetanker, gir det seg selv at dette ansvaret kan bli betydelig.

Selv om inngrep med hjemmel i primærreglene vil være å foretrekke, er det en plass for ansvarsfrihetsgrunnen nødrett. Det er ikke mulig å peke på alle relevante situasjoner, men et tilfelle skal løftes frem. Krigsskip og andre statsskip er unntatt både inngrepsforskriften og vrakfjerningskonvensjonen, i tråd med det generelle suverenitetsprinsippet i folkeretten.<sup>436</sup> Nødretten har ikke en slik begrensing, og kan anvendes til å gripe inn også der krigsskip eller andre statsskip truer kyststatens vesentlige

---

<sup>433</sup> Se også Sloane (2010), s. 468, som mener at Torrey Canyon ikke kan tas til inntekt for en utvikling av nødretten. Ettersom britiske myndigheter ikke forsøkte å rettferdiggjøre handlingen var ikke *opinio juris* til stede.

<sup>434</sup> Kolb (2017) s. 33.

<sup>435</sup> ARSIWA art. 27(b).

<sup>436</sup> Se inngrepsforskriften § 1.2 og WRC art. 4.1.

statsinteresser. Her utfyller nødretten de øvrige hjemmelsgrunnlagene for inngrep på en effektiv måte.

Et annet område hvor nødretten kan ha selvstendig betydning, er ved fartøy i drift på kollisjonskurs med installasjoner på norsk sokkel. Som det ble redegjort for i kapittel 2.5.4 var inngrep *utenfor* sikkerhetssonen vanskelig å begrunne rent folkerettslig. Det ble foreslått å anvende inngrepskonvensjonen i slike situasjoner, men det ble vedgått at konvensjonen ikke var fullt ut anvendelig.

Prinsipielt sett er den folkerettslige ansvarsfrihetsgrunnen nødrett anvendelig i «fartøy i drift»-situasjonene. For det første vil et eventuelt utslipp kunne medføre så vidtgående konsekvenser for miljøet at vesentlige statsinteresser er truet. I tillegg kan selve *petroleumsvirksomheten* utgjøre en slik interesse.<sup>437</sup> Utfordringen med å anvende nødretten er kravet om farens «grave and imminent». Sammenstøtet må antas å finne sted med en høy grad av sannsynlighet, og som ble vist i drøftelsen i kapittel 2, er dette en problematisk begrensning. Dermed, selv om nødretten i prinsippet er anvendelig i fartøy i drift-situasjonene, som for eksempel hendelsen med Eide Barge 33, vil inngrepsforskriften være et mer anvendelig hjemmelsgrunnlag, ettersom «alvorlig og overhengende» kan bortfortolkes. Ytterligere tilkommer fordelen med at inngrepskonvensjonen er tilpasset formålet, med prosessuelle regler som gir økt forutberegnelighet for skipet.

Avslutningsvis skal forholdet mellom folkerettslig og internrettslig nødrett kommenteres kort. Det er antatt at forvaltningen kan bygge på nødrett som kompetansegrunnlag. Eckhoff/Smith ser det som en sedvanefestet regel, hvor forvaltningen kan handle etter en analogi fra straffeloven (strl.) § 17.<sup>438</sup> I hovedsak samsvarer den strafferettslige nødretten etter § 17(1) med den folkerettslige ansvarsfrihetsgrunnen.<sup>439</sup> Om myndighetene griper inn i tråd med den folkerettslige ansvarsfrihetsgrunnen nødrett, vil også kravet til internrettslig hjemmel være oppfylt.

---

<sup>437</sup> Crawford (2013) s. xx, om hvilken betydning ??

<sup>438</sup> Eckhoff/Smith (2018) s. 346.

<sup>439</sup> Fleischer (2005) s. 202.

### 5.3 Erstatning

I dette kapitlet skal statens erstatningsansvar for rettsstridige handlinger undersøkes. Med rettsstridige handlinger menes inngrep hvor vilkårene for inngrep ikke er møtt eller gjennomføringen av tiltaket er uforholdsmessig. Det er den folkerettslige delen av ansvaret som skal behandles, altså i hvilke situasjoner staten risikerer å måtte betale erstatning for et ulovlig inngrep.

En rekke interesser blir berørt av kyststatens inngrep, og disse kan lide et betydelig økonomisk tap. Rederen kan miste skipet sitt, lasteieren kan miste lasten og forsikringsselskapene må utbetale store erstatninger, og bergeren kan ha gått glipp av en bergningslønn. Alle disse interessene kan tenkes å ville angripe en ulovlig intervensjon. Folkerettslig er imidlertid hovedregelen at statsansvar gjelder mellom stater. Private kan kun anlegge søksmål mot en stat ved vedkommende stats nasjonale domstoler.<sup>440</sup> Ved inngrep overfor skip er dermed utgangspunktet at *flaggstaten*, eventuelt andre skadelidende stater, kan gjøre ansvar gjeldende.

Det er ikke dermed sagt at problemstillingen er upraktisk. «Bekvemlighetsflaggstater» har en egeninteresse i å fremstå som skipsvennlige, og kan reise sak på vegne av «sine» skip. Dette var for eksempel tilfelle i *M/V Saiga (no.2)*, hvor Saint Vincent og Grenadinene reiste sak mot Guinea for ulovlig arrest av skip og mannskap.<sup>441</sup> Et nyere eksempel er *Norstar-saken*, hvor skipet *Norstar* solgte bunkers kjøpt skattefritt i Italia til luksusyachter.<sup>442</sup> Salget foregikk i internasjonalt farvann, hvoretter italienske myndigheter straffeforfulgte besetningen, og utlyste arrest på skipet som siden ble arrest i en spansk havn. Besetningen ble frikjent, og skipet ble løslatt, men da eieren ikke gjorde krav på det, ble det auksjonert bort av spanske myndigheter. Panama anla sak med påstand om at salg

---

<sup>440</sup> Det er bare der konvensjonen eksplisitt bestemmer annerledes at søksmål kan reises direkte, jf. for eksempel EMK.

<sup>441</sup> *M/V Saiga (No. 2)*.

<sup>442</sup> *Norstar-saken*.

av bunkers var lovlig under navigasjonsfriheten, og krevde erstatning på vegne av skipet.<sup>443</sup>

I det følgende vil jeg først forklare noen generelle aspekter av folkerettslige ansvar, før jeg i pkt. 5.3.2 drøfter statens ansvar for ulovlige handlinger etter hjemmelsgrunnlagene som er analysert til nå. Fokuset er særlig på inngrepskonvensjonen, siden konvensjonen har en eksplisitt regulering av ansvaret.

### 5.3.1 Generelt om folkerettsansvar

Etter folkerettskommisjonens utkast til statsansvar er ansvar betinget av et folkerettsbrudd.<sup>444</sup> Dette inneholder to elementer. Handlingen må for det første tilskrives staten og for det andre må handlingen utgjøre et brudd på en internasjonal forpliktelse for vedkommende stat.<sup>445</sup>

At handlingen kan tilskrives staten, er klart oppfylt når statens organer, for eksempel kystverket, kystvakten eller forsvaret, iverksetter tiltak.<sup>446</sup> Dette anses som en handling begått av staten selv. Det samme gjelder der private handler etter statens instruksjoner eller under statens kontroll.<sup>447</sup> Kystverket instruer for eksempel et privat skip til å slepe et forulykket skip bort fra kysten. I spørsmålet om statens ansvar for brudd på ulovlige inngrep, oppstår det derfor ingen særlige tolkningsproblemer.

Ved spørsmålet om handlingen utgjør et brudd på folkeretten er det avgjørende om handlingen utgjør et brudd på en internasjonal forpliktelse.<sup>448</sup> Ansvaret er objektivt. Folkeretten operer ikke med et krav om subjektiv skyld, men det er vanlig å skille mellom resultatforpliktelser (obligations of result) og innsatsforpliktelser (obligations of conduct).<sup>449</sup>

---

<sup>443</sup> Panama vant frem med at arresten var ulovlig, men ble tilkjent mindre enn én prosent av det påståtte tapet.

<sup>444</sup> ARSIWA art. 1.

<sup>445</sup> ARSIWA art. 2.

<sup>446</sup> ARSIWA art. 4.

<sup>447</sup> ARSIWA art. 8.

<sup>448</sup> ARSIWA art. 12.

<sup>449</sup> Crawford (2013) s. 220.

Skillet mellom disse forpliktelsene, som beror på en tolkning av primærnormen, omhandler når folkerettsregelen anses brutt. Ved resultatforpliktelser er det avgjørende resultatet. Dette er for eksempel tilfelle ved krenkelse av flaggstatjurisdiksjonen. Etter havrettskonvensjonen artikkel 92 er skip på åpent hav utelukkende underlagt flaggstatens jurisdiksjon. Om denne jurisdiksjonen krenkes, er handlingen i seg selv et folkerettsbrudd.

Innsatsforpliktelsene gjør seg særlig gjeldene ved såkalte *due diligence*-forpliktelser. Dette er forpliktelser som oppstiller et krav om en tilbørlig handlemåte, og er særlig aktuelt ved ansvar for å forhindre forurensings-skader.<sup>450</sup> Staten blir ikke ansvarlig om forurensingen oppstår, men der den ikke har truffet rimelige eller nødvendige tiltak for å forhindre den.<sup>451</sup> Ved spørsmål om inngrep og ansvar er *due-diligence* relevant i situasjoner som ble drøftet i kapittel 2.5.4, hvor spørsmålet om staten har en *plikt* til å gripe inn ble behandlet.

Staten kan havne i ansvar der handlemåten medfører skade på miljøet generelt, i strid med de generelle miljøforpliktelsene i havrettskonvensjonen.<sup>452</sup> Ansvarer oppstår her ikke som en følge av skade på skipet, men fordi staten ikke har gjort nok for å hindre forurensing. Et *due diligence*-ansvar kan også tilsi at staten er ansvarlig om tiltaket leder til økt forurensing.

Med andre ord, kyststatens rett til å beskytte sine egne interesser, må utøves slik at andre staters interesser ikke skades.<sup>453</sup> Dette omfatter den generelle forpliktelsen til å forhindre skader på marint miljø. I det følgende avgrenses det mot denne siden av ansvaret.<sup>454</sup> Fokuset er når staten blir erstatningsansvarlig overfor skipet og dets flaggstat.

Det er en rekke ulike sanksjoner som er tilgjengelige for den saksøkende stat. Disse følger enten av konvensjonen selv, eller av ARSIWA del II kap II. Foruten naturalrestitusjon og oppreisning, kan det kreves erstat-

---

<sup>450</sup> Crawford (2013) s. 227.

<sup>451</sup> Jf. for eksempel *Pulp Mills-saken*, Ruud/Ulfstein (2018) s. 315.

<sup>452</sup> Hrk. Art. 192-196.

<sup>453</sup> Smith (1988) s. 251.

<sup>454</sup> Se Smith (1988) s. 248-259 for en generell fremstilling av ansvaret ved brudd på handlepliktene og forurensning.

ning. Det er erstatning som skal undersøkes i det videre. Dette er den mest praktiske sanksjonen mot urettmessige tiltak. Inngrepskonvensjonen har en egen ansvarsbestemmelse om slik erstatning, mens vrakfjerningskonvensjonen er taus om et eventuelt ansvar. Fremstillingen nedenfor tar derfor særlig utgangspunkt i inngrepskonvensjonens regulering.

### 5.3.2 Ansvar for ulovlige inngrep

Inngrepsforskriften regulerer ikke det folkerettslige ansvaret for norske myndigheter, men departementet viser indirekte til konvensjonens regler når det i kommentaren til forskriften uttales at «stat[en] kan bli forpliktet til å betale erstatning for skade som derved måtte oppstå».<sup>455</sup> Her siktes til konvensjonens artikkel VI, som bestemmer:

“Any party which has taken measures in contravention of the provisions of the present Convention causing damage to others, shall be obliged to pay compensation to the extent of the damage caused by measures which exceed those reasonably necessary to achieve the end mentioned in Article I.”

Bestemmelsen reiser en rekke spørsmål. For det første må det tas stilling til hvem som er ansvarlig og hvem kan kreve erstatning etter bestemmelsen. For det andre må det tas stilling til hvilke handlinger som betinger ansvar.

*Hvem* som er ansvarlig er klart. «Any party» som har truffet tiltak i strid med konvensjonen er ansvarlig for tap som har oppstått som følge av handlingen. Dette må avgjøres på bakgrunn av om handlingen kan anses som begått av staten selv eller noen under dens kontroll, jf. drøftelsen i forrige kapittel.

Når det gjelder *hvilke* handlinger som betinger ansvar, er bestemmelsen uklar. Ordlyden, tiltak truffet «in contravention» av konvensjonen som leder til skade på andre, trekker i retning av at kyststaten er ansvarlig for ethvert brudd. Ansvar oppstår både der vilkårene for inngrep ikke

---

<sup>455</sup> Miljødepartementet (1997), s.4.

er møtt, eller der vilkårene for inngrep er oppfylt, men inngrepet er uforholdsmessig. *Falkanger* har beskrivende eksempel på det siste:<sup>456</sup> Sett at vilkårene for inngrep er oppfylt, og kyststaten sleper tankeren ut til havs og senker den, som påfører skipseieren et tap på 10 millioner dollar. Hvis det viser seg at nødlossing var et aktuelt alternativ, påførende et tap på 2 millioner dollar, ville tiltaket vært uforholdsmessig.

Uklarheten oppstår i bestemmelsens siste del. Erstatningen er begrenset «to the extent of the damage caused by measures which exceed those reasonably necessary to achieve the end mentioned in Article I». Denne formuleringen kan enten leses som at *vilkåret* for erstatning er at tiltaket er uforholdsmessig, eller som en ren utmålingsbestemmelse, slik som i eksemplet over, hvor staten ville måtte betale 8 millioner i erstatning, med 2 millioner dollar i fradrag for det som lå innenfor det forholdsmessige.

Ordlyden trekker i retning av at uforholdsmessighet er en *betingelse* for erstatning. Det er tiltak som «exedes» det som er rimelig nødvendig som skal erstattes, mens ulovlige tiltak ikke er nevnt i bestemmelsen. Tillegget kom til etter et amerikansk og canadisk forslag.<sup>457</sup> Formålet var å sikre at en kyststat var ansvarlig «only for that part of its actions that was in excess of the action permitted under the Convention».<sup>458</sup> Hvis dette var formålet med formuleringen, fremstår den som unødvendig. Den tillegger ikke bestemmelsen noe nytt, og det samme ville fulgt av bestemmelsen første del og folkeretten for øvrig.<sup>459</sup>

*Wendel* ser derfor formuleringen som et vilkår for erstatning.<sup>460</sup> Så lenge tiltaket er forholdsmessig, behøver man ikke erstatte et eventuelt tap. Hans synspunkt er at kyststaten kun skulle være ansvarlig for den del av skaden som overstiger det forholdsmessige, og *ikke* for enhver skade som følge av ulovlige handlinger.<sup>461</sup> Konsekvensen av dette synspunktet

---

<sup>456</sup> Falkanger (2011), s. 182.

<sup>457</sup> Wendel (2007) s. 202.

<sup>458</sup> OR (1973), s. 350.

<sup>459</sup> Brown (1971), s.155 og Falkanger (2011) s. 184. Se også komiteleder *Riphagen*, som mente «there was no need» for bestemmelsen, sitert i Wendel (2007) s. 201.

<sup>460</sup> Wendel (2007) s. 200.

<sup>461</sup> *Ibid.* s. 201.

er stort, og innebærer en vesentlig svekkelse av flaggstatens posisjon, som ikke vil ha krav på erstatning ved «ulovlige» inngrep, altså der vilkårene ikke er møtt.

Dersom bestemmelsen forstås slik, representerer det et vesentlig brudd med løsningen etter alminnelige folkerett, uten at dette har en sterk rettskildemessig forankring. Selv om ordlyden til en viss grad, og enkelte løsevne uttalelser i forarbeidene, isolert sett trekker i retning av at formuleringen er et vilkår, tilsier konteksten det motsatte. Bestemmelsen første del gir klart anvisning på at ulovlige tiltak generelt er ansvarsbetingende.

At artikkel VI siste del skal tolkes som en utmålingsbestemmelse, underbygges av havrettskonvensjonens regulering av ansvar for kyststater utøvelse av håndhevelsestiltak.<sup>462</sup> Staten er ansvarlig for «unlawful measures» eller der tiltaket «exceed those reasonably required». Her kan staten bli ansvarlig både for ulovlige og uforholdsmessige tiltak. Det fremgår av forarbeidene til bestemmelsen at den særlig var utformet på bakgrunn av inngrepskonvensjonens regulering.<sup>463</sup> Når havrettens rammeverkskonvensjon er klar på at både ulovlige og uforholdsmessige tiltak er erstatningsbetingende, taler systemet for å tolke inngrepskonvensjonen på samme måte. Stater er dermed ansvarlig både for ulovlige inngrep, det vil si inngrep hvor vilkårene ikke er oppfylt og de uforholdsmessige inngrepene.

Foruten at både ulovlige og uforholdsmessige tiltak kan medføre ansvar for kyststaten må det også avgjøre *hvem* som kan påberope seg bruddet. Er ansvaret kun mellomstatlig, slik som i folkeretten for øvrig, eller kan skipsinteressene kreve erstatning direkte fra den inngripende staten?

Etter Artikkel VI er det «damage to others» som skal erstattes. Dette omfatter tilsynelatende alle skadelidende interesser. Siden bestemmelsen er nøytral, vil også private være omfattet. I den autentiske franske teksten fremgår det at *den* som har lidt tap av et urettmessig inngrep, kan kreve erstatning.<sup>464</sup> Den franske versjonen begrenser ikke kravshaveren til

---

<sup>462</sup> Hrk. Art. 232.

<sup>463</sup> Becker-Weinberg (2017a) s. 1562.

<sup>464</sup> VCLT artikkel 33.



flaggstaten, men til alle som har lidt tap. Disse momentene taler for at private kan kreve erstatning fra staten direkte.

En slik tolkning medfører åpenbare problemer. For det første er det tvilsomt hvilken domstol som ville hatt jurisdiksjon over en slik tvist. I artikkel VIII, konvensjonens tvisteløsningsbestemmelse, er det forutsatt at tvister «between the parties» om hvorvidt «compensation is obliged to be paid under article VI» skal løses ved megling, eventuelt ved voldgift.<sup>465</sup> Siden bare stater kan være part til konvensjonen må også tvisteløsningsmekanismene være reservert disse. Når artikkel VI og VIII ses i sammenheng, er forutsetning helt klart at bare stater har krav på erstatning etter konvensjonen. Dette er også unisont fremholdt i teorien.<sup>466</sup> Ytterligere kommer det fram? at en slik rett i en viss grad hadde stridt mot generelle folkerettslige prinsipper, hvor private bare får rettigheter der det eksplisitt følger av konvensjonen. Inngrepskonvensjonens grunnlag fremstår som for uklart til å utlede en slik rett.

Ved spørsmålet om ansvaret etter vrakfjerningskonvensjonen bemerkes det at denne bestemmelsen ikke har en egen ansvarsbestemmelse. Statsansvar utledes av de generelle folkerettsreglene som ble skissert i kapittel 5.3.1. Det eneste vrakfjerningskonvensjonen regulerer er prosessuelle spørsmål for tvister. Artikkel 15.1 bestemmer at tvister «regarding the interpretation or application» av konvensjonen, skal følge den opplistede prosedyren. Bestemmelsen følger det som etter hvert er blitt en standardbestemmelse for tvisteløsning i internasjonale konvensjoner.<sup>467</sup> Selve tvistereguleringen er ikke interessant, og behandles ikke her.<sup>468</sup> Det påpekes likevel at private ikke kan reise sak for en internasjonal domstol med hjemmel i WRC. Det er ingen tvil om at adgangen til å reise sak er forbeholdt flaggstaten, slik det også er etter inngrepskonvensjonen.

---

<sup>465</sup> Konvensjonen oppretter også et detaljert tvisteløsningsregime, se inngrepskonvensjonens vedlegg 1 og 2.

<sup>466</sup> Falkanger (2011), s.187-190, Wendel (2007), s.70-112, Abecasiss/Jarashow (1985) s. 125.

<sup>467</sup> Jeon (2009), s. 8.

<sup>468</sup> I korte trekk: Tvister vedrørende tolkning og anvendelse av konvensjonen skal først søkes løst ved megling, dernest med tvisteløsningsmekanismen i havrettskonvensjonen art. 287. Her har stater valgt en fremgangsmåte Norge har valgt ICJ, jf. hrk. Art. 287.1 bokstav b.

## 6 Avslutning

Formålet med denne avhandlingen har vært å undersøke de folkerettslige inngrepshjemlene på åpent hav og i økonomisk sone, og hvordan disse er innarbeidet i norsk rett. De sentrale hjemlene for myndighetenes inngrep er inngrepsforskriften og vrakfjerningskonvensjonen. I tillegg er forholdet til bergningsreglene og forholdet til ansvarsfrihetsgrunnen nødrett behandlet.

Samlet sett syntes det folkerettslige rammeverket for kyststatens inngrep på åpent hav og i økonomisk sone å være velbegrunnet og velegnet rent folkerettslig. *Internrettslig* burde enkelte av de særegenheter som presentert i denne avhandlingen reflekteres i lovgivingen. For inngrepsforskriftens del gjelder dette adgangen til å gripe inn i andre staters økonomiske sone og fjerning av vilkåret «alvorlig og overhengende». Det er tvilsomt i hvilken grad forskriften kan tolkes utvidende på dette punktet, og en presisering og klargjøring i forskriften må være å foretrekke.

Fremstillingen har videre vært et illustrativt bilde på den til dels betydelig utvikling i kyststatjurisdiksjonen som har preget hele det 20. og 21. århundre.<sup>469</sup> Særlig tydelig er dette når inngrepsforskriften sammenholdes med vrakfjerningskonvensjonen, hvor vilkårene for inngrep er langt lavere, og forurensingsskade på havet i seg selv er omfattet. Selv om den viktigste betydningen av konvensjonen er fjerningen av «klassiske» vrak, har konvensjonen også en plass som inngrepshjemmel i en rekke tilgrensende og overlappende situasjoner til inngrepsforskriften.

Det er derfor å håpe at norske myndigheter raskt får utarbeidet en forskrift som gjennomfører vrakfjerningskonvensjonen, eller aller helst en forskrift hvor fjerningsreglene i konvensjonen og inngrepsforskriften slås sammen. Så lenge vrakfjernings-reglene ikke er innarbeidet i norsk rett, er ikke det handlingsrommet som folkeretten oppstiller anvendt fullt.

Likevel er nok ikke alle spørsmål om kyststaters håndhevelsesjurisdiksjon over sjøulykker endelig løst. I det kan forbindelse kan det vises til

---

<sup>469</sup> Kwiatkowska (1991) s. 154-155.

*Fleischers* sitat om folkerettens tregghet. Folkerettsjuristen «[M]å alltid ha for øye at folkeretten er en del av det levende liv og skal tjene som en smidig regulator for dette.»<sup>470</sup> I en aktuell situasjon, hvor norske myndigheter vurderer å gripe inn, må det tas hensyn til dette. Det kan for eksempel tenkes at de lavere terskler i vrakfjerningskonvensjonen gir uttrykk for et *generelt* syn på utviklingen av kyststatens inngrepsrett overfor sjøulykker som truer med å forurense.

---

<sup>470</sup> Fleischer (2005) s. 28.

## Kildeliste

### Lovgivning

#### Konvensjoner/direktiver

- ARSIWA *Articles on Responsibility of States for Internationally Wrongful Acts*, International Law Commission, august 2001.
- Bergingskonvensjonen 1910 *Overenskomst om istandbringelse av visse ensartede regler angående bistand og bergning til sjøs*, Brüssel, 23. september 1910
- Bergingskonvensjonen 1989 *Den internasjonale bergingskonvensjonen*, London, 28. April 1989
- CITES *Konvensjon om internasjonal handel med truede arter av vill fauna og flora*, 3. mars 1973, Washington
- CLC 1992 *Protokoll til den internasjonale konvensjon om erstatningsansvar for oljesølskader*, London, 27. November 1992.
- Dir 2002/59/ EF Europaparlaments- og rådsdirektiv 2002/59/EF av 27. juni 2002 om opprettelse av et overvåkings- og informasjonssystem for sjøtrafikk i Fellesskapet og om oppheving av rådsdirektiv 93/75/EØF
- Dir 2004/35/ EF Europaparlaments- og rådsdirektiv 2004/35/EF av 21. april 2004 om ansvar for miljøskade
- Havrettskonvensjonen *De forente nasjoners havrettskonvensjon*, Montego Bay, 10. Desember 1982.

ICJ-Statuttene	<i>Statuttene for Den internasjonale domstol, vedlegg til De forente nasjoners pakt, San Fransisco, 26. juni 1926</i>
Inngreps-konvensjonen	<i>International Convention relating to Intervention on the High Seas in Cases of Oil Pollution Casualties, Brussel, 29.11.1969</i>
Inngreps-protokollen	<i>Protocol relating to Intervention on the High Seas in Cases of Pollution by Substances other than Oil, London, 02.11.1973</i>
London-Konvensjonen	<i>Convention on the Prevention of Marine Pollution by Dumping of Wastes and Other Matter, London, 13.11.1972</i>
MARPOL 73/78	<i>1978 protokoll vedrørende Den internasjonale konvensjon om hindring av forurensning fra skip, 1973, med vedlegg, London, 17. Februar 1978.</i>
OPRC	<i>Internasjonal konvensjon om beredskap, aksjon og samarbeid ved oljeforurensning, London, 30. november 1990.</i>
VCLT	<i>Vienna Convention on the law of treaties, Wien, 23. Mai 1969</i>
Vrakfjernings-konvensjonen	<i>Den internasjonale Nairobi-konvensjonen om fjerning av vrak, Nairobi, 18. Mai 2007,</i>

## Norske lover

- 1814 Lov 17. mai Kongerikets Norges Grunnlov
- 1981 Lov 13. mars 1981 nr. 6 om vern mot forurensninger og om avfall

- 1994 Lov 24. juni 1994 nr. 39 om sjøfarten
- 1996 Lov 29. november nr. 72 om petroleumsvirksomhet
- 2005 Lov 20. mai nr. 28 om straff
- 2007 Lov 16. februar nr. 9 om skipssikkerhet

### **Forskrifter**

- 1997 Forskrift 19. september 1997 nr. 1061 om inngrep på åpent hav og i Norges økonomiske sone i tilfelle av havforurensning eller fare for forurensning av olje eller andre stoffer som følge av en sjøulykke
- 1997 Forskrift 22. august 1997 nr. 945 om utvidelse av det geografiske virkeområdet til forurensningsloven § 74 femte ledd
- 2010 Forskrift 12. februar nr. 158 om helse, miljø og sikkerhet i petroleumsvirksomheten og på enkelte landanlegg (rammeforskriften)

### **Andre lands lovgivning**

- |                                   |   |
|-----------------------------------|---|
| Powers of intervention act, 1981. | Protection of the Sea (Powers of Intervention) Act No. 33 of 1981 as amended, taking into account amendments up to Statute Law Revision Act (No. 2) 2015. [Australia] |
| Merchant Shipping act 1995        | Merchant Shipping Act 1995, An Act to consolidate the Merchant Shipping Acts 1894 to 1994 and other enactments relating to merchant shipping. [Storbritannia]         |
| Lov om beskyttelse af havmiljøet  | Lovbekendtgørelse nr. 1033 af 4. september 2017 af lov om beskyttelse af havmiljøet [Danmark]   |

Lag 1980:424 7 kap. Lag (1980:424) om åtgärder mot förorening från «Särskilda åtgärder fartyg [Sverige] mot förorening» 5 §

## **Forarbeider, vedtak, rapporter mv.**

### **Internasjonale forarbeider**

- Official Records (OR) (1973) Official Records of the International Legal Conference on Marine Pollution Damage, 1969. Tilgjengelig i trykt form, utgitt av Inter-Governmental maritime Consultative Organization (1973).
- LEG 76/5/1 (1997) Report of the Correspondence Group to the 76<sup>th</sup> session, 8. August 1997
- LEG 85/3/1 (2002) The relationship between the draft wreck removal convention (DWRC) and the Intervention Convention. 17. September 2002.
- LEG 86/4/1 (2003) The mandate of IMO to regulate the coastal State intervention powers in the EEZ. 27. Mars 2003
- LEG 90/5/2 (2005) Suggested amendments to DRWC, 2. Mars 2005
- LEG 92/13 (2006) Report of The Legal Committee on the Work of its Ninety-Second Session, 3. November 2006.

### **Norske forarbeider**

- Ot.prp nr.11(1979–80) Om lov om vern mot forurensing og om avfall (forurensingsloven)
- Ot.prp. Nr.21 (1994–95) Om lov endringer i lov 24 juni 1994 nr 39 om sjøfarten (sjøloven) m.m (ansvar for skade ved oljesøl frå skip)

- NOU 1994:23                      Berging
- St.prp nr. 37 (1995-96)      Samtykke til 1) ratifikasjon av De forente nasjoners havrettskonvensjon av 10. desember 1982, med tilhørende norske erklæringer, 2) tiltredelse til avtale av 28. juli 1994 om gjennomføring av del XI i De forente nasjoners havrettskonvensjon av 10. desember 1982
- NOU 2002:15                      Ansvar for oppryddingstiltak etter sjøulykker
- Prop.105 LS (2017–18)      Endringer i sjøloven mv. (fjerning av vrak) og samtykke til tiltredelse til Den internasjonale Nairobi-konvensjonen om fjerning av vrak, 2007
- Dokument 16  
(2011–2012)                      Rapport til Stortingets presidentskap fra Menneskerettighetsutvalget om menneskerettigheter i Grunnloven
- Miljødepartementet  
(1997)                              Kommentarer til inngrepsforskriften, 11.02.1997. (Upublisert)

### **Rapporter mv.**

- NOROG (2017)                      Fartøy i drift: En rapport fra Norsk olje og gass, 29.03.2017.
- JD (2019)                              Norske myndigheters ansvar og roller ved ikke vilde hendelser som truer innretninger og havområdet på norsk kontinentalsokkel, Justis- og beredskapsdepartementet, August 2019.
- Lord Donaldson  
(1994)                              «Safer Ships, Cleaner seas», Report of Lord Donaldson's Inquiry into the prevention of pollution from merchant shipping, Mai 1994.



- IOPC (2004) Annual Report, International Oil Pollution  
s. 93-94. Compensation Funds, 2004.
- YILC (2002) Yearbook of the International Law Commission,  
Vol. II del II 2002.

## Rettspraksis

De folkerettslige avgjørelsene er hentet fra de respektive domstolers offisielle nettside.

### ICJ

*Donau-saken* *Gabčíkovo-Nagymaros Project (Ungarn v. Slovakia), International Court of Justice, judgement, 25. September 1997.*

*Nordsjø-Saken* *North Sea Concintental Shelf (Tyskland v. Danmark), International Court of Justice, judgement, 20. Februar 1969.*

*Costa Rica mot Nicaragua* Dispute regard navigational and related rights (Costa Rica v. Nicaragua) International court of Justice, Judgment, 13. juli 2009

### ITLOS

*MV Saiga (no.2)-saken* *The M/V “Saiga” (no.2) Case (Saint Vincent og Grenadinene v. Guenia), International Tribunal for the Law of the Sea, 1. Juli 1999.*

*Artic Sunrise-saken* *The “Artic Sunrise” case (Nederland v. Russland). International Tribunal for the Law of the Sea, 25. oktober 2013.*

*Norstar-saken* *The M/V “Nortstar” Case (Panama v. Italia), International Tribunal for the Law of the Sea, Judgement, 10. April 2019.*

## PCIJ

- Savarkar-saken*      *Arrest and Return of Savarkar* (Frankrike v. Storbritannia), Permanent Court of Arbitration, 24. Februar 1910.
- Sør-Kina-havet-saken* *South China Sea Arbitration* (Philippinene v. Kina), Permanent Court of Arbitration, 12. Juli 2016.
- Lotus-saken*      *The Case of the S.S. "Lotus"* (Frankrike v. Turkey), Permanent Court of International Justice, 7. September. 1927.

## Øvrig praksis

- C-15/17 Bosphorus      Sak C-15/17 Bosphorus Queen Shipping mot Queen Shipping mot Rajavartiolaitos ECLI:EU:C:2018:557. [EU-domstolen]
- Rainbow Warrior-saken*      *Case concerning the difference between New Zealand And France concerning the interpretation or application of two agreements, concluded on 9 July 1986 between the two States and which related to the problems arising from the Rainbow Warrior Affair*, 30. april 1990.

## Norsk rettspraksis

- Rt. 1995.230 (Fett og lim)
- Rt. 1995.530 (Fjordlaks)
- Rt. 1996.654 (Fiskerisaken)
- HR-2016-1251 (Eimskip)
- HR-2017-331-A (Server)

HR-2018-01654-U (Blom fiskeoppdrett)

LB-2015-54634 (Server)

## Litteratur

- Aall (2019) Aall, Jørgen. «Folkeretten» i *Knophs oversikt over Norges rett*. Harald Irgens-Jensen red., 15. utg. Oslo: Universitetsforlaget, 2019, s. 685–702
- Abecassis/Jarashow (1985) Abecassis, David W. og Richard L. Jarashow. *Oil Pollution from ships*. 2. utg. London: Butterworth & Co, 1985
- Arnesen/Stenvik (2015) Arnesen, Finn og Are Stenvik. *Internasjonalisering og juridisk metode, Særlig om EØS-rettens betydning i norsk rett*. 2. utg. Universitetsforlaget, 2015
- Askland (2013) Askeland, Bjarte «Om rettsdogmatisk metode og sammenligning» i *Undring og erkjennelse: Festskrift til Jan Fridthjof Bernt*, Karl Harald Søvig m.flr red., Bergen: Fagbokforlaget, 2013, s. 15–25.
- Backer (2012) Backer, Inge Lorange. *Innføring i naturressurs- og miljørett*. 5. utg. Oslo: Gyldendal Akademisk, 2012.
- Bartenstein (2017a) Bartenstein, Kristin «Article 221» i *United Nations Convention on the Law of the Sea – A commentary*. Alexander Proelss red., München: C.H. Beck, 2017, s. 1512–1521
- Bartenstein (2017b) Bartenstein, Kristin «Article 211» i *United Nations Convention on the Law of the Sea – A commentary*. Alexander Proelss red., München: C.H. Beck, 2017, s. 1419–1442.

- Baughen (2012) Baughen, Simon. «Maritime Pollution and State Liability i *Pollution at Sea: Law and Liability*. Baris Soyser og Andrew Tettenborn red., London: Informa, 2012, s. 225–252
- Becker-Weinberg (2017) Becker-Weinberg, Vasco «Article 232» i *United Nations Convention on the Law of the Sea – A commentary*. Alexander Proells. München: C.H. Beck, 2017, s. 1561–1563
- Berger (1994) Berger, Elisabeth «Myndighetsinngrep ved fare for akutt oljeutslipp fra skip» i *MarIus* nr. 206, (1994)
- Bergo (2019) Bergo, Knut «Tolkning og anvendelse av lov, forskrift og forarbeider» i *Juridisk metode og tenkemåte*. Alf Petter Høgberg og Jørn Øyrehagen Sunde red., Oslo: Universitetsforlaget, 2019, s. 175–235
- Berlingieri (2015) Berlingieri, Francesco. *International Maritime Conventions: Volume III*. London: Informa, 2015.
- Birnie (2009) Birnie, Patricia, Alan Boyle og Chatrine Redgwell. *International Law & the Environment*. Oxford: Oxford University Press, 2009.
- Bjurstrøm (1987) Bjurstrøm, Hanne «Fartøy i drift – rettsspørsmål om tiltak mot drivende fartøy på kollisjonskurs mot installasjoner på den norske kontinentalsokkel» *MarIus* nr. 139 (1987)
- Bjørge (2012) Bjørge, Erik. «Dynamisk tolkning i den generelle folkeretten» i *Lov og Rett* nr. 2. (2012) s. 104–122.

- Blanco-Bazan (2016) Blanco-Bazan, Agustin «Intervention in Cases of Pollution Casualties» i *The IMLI Manual on International Maritime Law, Vol III*. David Joseph Attard, m.fl. red., Oxford: Oxford University Press, 2016, s. 261–278.
- Boisson (1999) Boisson, Phillip. *Safety at sea. Policies, regulations & international law*. Paris: Edition Bureau Veritas, 1999.
- Brice (2011) Brice, Geoffrey og John Reeder. *Brice on Maritime Law of Salvage*. 5. utg. London: Sweet & Maxwell, 2011.
- Brown (1971) Brown, Edward Duncan. *The Legal Regime of Hydrospace*. The London: Library of World Affairs, 1971.
- Brækhus (1968) Brækhus, Sjur. *Juridiske arbeider fra sjø og land*. Oslo: Universitetsforlaget, 1968
- Brækhus (1979) Brækhus, Sjur. «Bergningsinstituttet i fare? Noen Tanker Post Amoco Cadiz» *Marlus* nr. 46 (1979)
- Bugge (2014) Bugge, Hans Chr. *Lærebok i miljøforvaltningsrett*. 4. utg. Oslo: Universitetsforlaget (2014).
- Churchill/Lowe (1999) Churchill, Robin og Alan Vaughan Lowe. *The Law of the Sea*. 3. utg. Manchester: Manchester University Press, 1999.
- Crawford (2013) Crawford, James. *State Responsibility: The General Part*. Cambridge: University Press, 2013.
- Crawford (2019) James Crawford. *Brownlie's Principles of Public International Law*. 9. utg. Oxford: Oxford University Press, 2019.

- Cundick (1972) Cundick, Ronald Palmer. «Oil Pollution: Negotiation – An Alternative to Intervention» i *International Lawyer*, vol. 6, nr. 1 (1972), s. 34–41.
- Czybulka (2017) Czybulka, Detlef, «article 195» i *United Nations Convention on the Law of the Sea – A commentary*. Alexander Proells red., München: C.H. Beck, 2017, s. 1315–1319.
- De la Rue/Anderson (2009) De la Rue, Colin og Charles B. Anderson, *Shipping and the environment*. 2. utg. London: Informa Law, 2009.
- Dinstein (1971) Yoram Dinstein, «Oil Pollution by Ships and Freedom of the High Seas» *Nordisk Tidsskrift for International Ret* vol. 41 (1971) s. 220–228
- Droomgole/Forrest (2011) Droomgole, Sarah og Craig Forrest «The Nairobi Wreck Remocal Convention 2007 and hazardous historic shipwrecks» i *Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly*, vol. 1 (2011) s. 92–122
- Eckhoff/Smith (2018) Torstein Eckhoff og Eivind Smith. *Forvaltningsrett*. 11. utg. Oslo: Universitetsforl, 2018.
- Falkanger (2011) Falkanger, Aage Thor. *Maritime Casualties and Intervention*. Bergen: Fagbokforlaget, 2011.
- Falkanger/Bull (2016) Falkanger, Thor og Hans Jacob Bull, *Sjørett*. 8. utg. Oslo: Sjørettsfondet, 2016.
- Fleischer (2005) Fleischer, Carl August. *Folkerett*. 8. utg. Oslo: Universitetsforlaget, 2005.
- Fleischer (1983) Fleischer, Carl August, *Petroleumsrett*. Oslo: Universitetsforlaget, 1983.

- Gahlen (2015a) Gahlen, Sarah Fiona, *Civil Liability for Accidents at Sea*. Berlin: Springer, 2015.
- Gahlen (2015b) Gahlen, Sarah Fiona. «The Wreck Removal Convention in force» i *The Journal of International Maritime Law*, vol. 21 nr. 2 (2015), s. 97–114.
- Gaskell/Forrrest (2016) Gaskell, Nicholas og Forrrest, Craig. «The Wreck Removal Convention 2007» i *Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly*. Vol. 1 (2016) s. 49–117.
- Gauci (2009) Gauci, Gotthard. «The International Convention on the Removal of Wrecks 2007 – a flawed instrument?» i *Journal of Business Law* vol. 2 (2009), s. 203–223.
- Gonynor/Lindholm (2017) Gonynor, Frank J. og Erika Lindholm, «What really is meant by a 'Substantial Threat' of Pollution? – an examination of the term's meaning in the United States and elsewhere» i *International Oil Spill Conference Proceedings* vol. 1 (2017) s. 211–231,
- Griggs (2006) Griggs, Patrick «Wreck Removal: Draft Convention» i *Comité Maritime International Yearbook* (2005–2006), s. 376–383.
- Guilfoyle (2015) Guilfoyle, Douglas. «The High Seas» i *The Oxford Handbook on the Law of the Sea*. Donald Rothwell m.flr red., Oxford: Oxford Univeristy press, 2015, s. 203–226.
- Hakapää (1981) Hakapää, Kari. *Marine Pollution in International Law*. Helsinki: Academia Scientiarum Fennica, 1981.

- Helmersen (2014) Helmersen, Sondre Torp. *Folkerett i et nøtteskall*. 1. utg., Oslo: Gyldendal Juridisk, 2014.
- Hooydonk (2010) Hooydonk, Eric Van, *Places of Refuge: International Law and the CMI Draft Convention*. London: Lloyd's List, 2010.
- Jeon (2009) Jeon, Yeoung Woo «A Study on the Settlement of Disputes for the Removal of Wreck under the International Convention on the Removal of Wrecks, 2007» i *Asian business Lawyer* vol. 3 (2009), s. 9–30.
- Johansen m.fl (2019) Johansen, Tafsir, m.fl. «Lessons Learned from Canada with a Comparative Analysis on Selected Northern EU Jurisdictions» i *Marlus* nr. 522 (2019), s. 53–130.
- Kennedy/Rose (2017) Kennedy, William Rann, og Francis D. Rose. *Kennedy & Rose: Law of Salvage*. 9. utg. London: Sweet & Maxwell, 2017.
- Kern (2015) Kern, Jhonnie M. «Wreck Removal and the Nairobi Convention – A movement Toward a Unified Framework» i *Frontiers in Marine Science* vol.3 nr.11 (2016), s. 1–10.
- Korb (2017) Korb, Robert. *The International Law of State Responsibility*. Cheltenham: Edward Elgar Publishing, 2017.
- Kwiatkowska (1991) Kwiatkowska, Barbara. «Creeping jurisdiction beyond 200 miles in the light of the 1982 law of the sea convention and state practice» i *Ocean Development & International Law*, vol. 22 nr. 2 (1991), s. 153–187.



- Lagoni (2017) Lagoni, Rainer «Preamble» i *United Nations Convention on the Law of the Sea – A commentary*. Alexander Proells red., München: C.H. Beck, 2017, s. 1–16.
- Lahmer (2007) Lahmer, Verena «The 2007 Nairobi International Convention on the Removal of Wrecks» i *Enforcement of International and EU Law in Maritime Affairs*. Peter Ehlers og Rainer Lagoni red., Hamburg: 2008, s. 149–180.
- M’Gonigle/  
Zacher (1979) M’Gonigle, Michael og Mark W. Zacher. *Pollution, Politics, and International Law: Tankers at Sea*, Berkeley: University of California Press, 1979.
- McLaughlin  
(1999) McLaughlin, Rob. «Coastal State Use of Force in the EEZ under the Law of the Sea Convention 1982.» *University of Tasmania Law Review*, vol. 18, nr. 1 (1999) s. 11–21.
- Molenaar (1999) Molenaar, Erik Jaap. *Coastal State Jurisdiction over Vessel-source Pollution*. The Hague: Kluwer Law International, 1998.
- Norquist (1991) Nordquist, Myron, Satya Nanda og Shabtai Rosenne. *United Nations Convention on the Law of the Sea, 1982 : A Commentary : 4 : Articles 192 to 278, Final Act, Annex VI*. Dordrecht: Martinus Nijhoff, 1991.
- Proells (2017) Proells, Alexander. «Article 56» i *United Nations Convention on the Law of the Sea – A commentary*. Alexander Proells red., München: C.H. Beck, 2017, s. 418–437.

- Pulido (2007) Pulido, Juan L. «Compensation by the Coastal States – The Prestige Disaster» i *Pollution of the Sea – Prevention and Compensation*. Jürgen Basedow og Ulrich Magnus red., Berlin: Springer, 2007, s. 151–169.
- Rafgard (2011) Rafgard, Tormod “*Tankers, Big Oil & Pollution Liability*”. Bergen: Seagull Publishing, 2011.
- Ringbom (2008a) Ringbom, Henrik. *The EU maritime safety policy and international law*. Leiden: Martinus Nijhoff Publishers, 2008.
- Ringbom (2008b) Ringbom, Henrik “Wrecks in International Law” i *Ships wrecks in International and National Law*. Henrik Rak og Peter Wetterstein red., Turku: Åbo Akademi University, 2008, s. 9–34.
- Ringbom (2015) Ringbom, Henrik «Vessel-source Pollution» i *International Marine Environmental Law*. Rosemary Rayfuse m.fl red., Cheltenham/Northampton: Edward Elgar, 2015, s. 105–132.
- Rothwell/Stephens (2016) Rothwell, Donald R. og Tim Stephens. *The International Law of the Sea*. 2.utg, Oxford: Hart, 2016.
- Rouw (1993) Rouw, A.C.J de. «Emergency response to maritime pollution incidents legal aspects» i *The Marine Environment and Sustainable Development: Law, Policy and Science (Proceedings)* Alastair Couper, Edgar Gold red., Hawaii: Law of the sea institute, 1993, s. 325–348.
- Ruud/Ulfstein (2018) Ruud, Morten og Geir Ulfstein. *Innføring i Folkerett* 5. utg Oslo: Universitetsforlaget, 2018.

- Shaw (2007) Shaw, Richard. «The Nairobi Wreck Removal Convention» i *The Journal of International Maritime Law*, vol. 13. Nr. 6 (2007) s. 429–439.
- Skjerdal (2011) Skjerdal, Nicolai Vogt. «Hva betyr «klar lovhjemmel»? Legalitetsprinsippet som grunnprinsipp og nyanisert rettsregel» i *Jussens venner* (2001), s. 337–362.
- Skoghøy (2017) Skoghøy, Jens Edvin A. *Rett Og Rettsanvendelse*. Oslo: Universitetsforlaget, 2017.
- Sloane (2010) Sloane, Robert D. «On the use and abuse of necessity in the law of state responsibility» i *American Journal of International Law*, vol. 103 nr.3 (2012), s. 447–508.
- Smith (1988) Smith, Brian. *State responsibility and the Marine Environment*. Oxford: Clarendon Press, 1988.
- Solvang (2019) Solvang, Trond. «Kommentarer til sjøloven» i *Norsk lovkommentar, Gyldendal Rettsdata 2019* [Hentet 14.12.2019]
- Steigeberg (2010) Ragnhild, Steigeberg. «Rettslig regulering av beredskapen ved sjøulykker i Nordområdene» i *Marius* nr. 388 (2010).
- Sukksi (2019) Sukksi, Markku. «The State's Response to Wrecks Causing Environmental Risks – A comparison of Roles and Responsibilities of North European 'Intervention Enforcers'» i *Marlus* nr. 522 (2019), s. 9–52

- Tanaka (2015) Tanaka, Yoshifumi. *The International Law of the Sea*. 2. utg. Cambridge: Cambridge University Press, 2015.
- Tanaka (2017) Tanaka, Yoshifumi. «Article 1» i *United Nations Convention on the Law of the Sea – A commentary*. Alexander Proelss red., München: C.H. Beck, 2017, s. 18–26.
- Trümpler (2017) Trümpler, Kai «Article 3» i *United Nations Convention on the Law of the Sea – A commentary*. Alexander Proelss red., München: C.H. Beck, 2017, s. 34–39.
- Villiger (2009) Villiger, Mark E. *Commentary on the 1969 Vienna Convention on the Law of Treaties*. Leiden: Brill, 2009.
- Wendel (2007) Wendel, Phillip. *State Responsibility for Interferences with the Freedom of Navigation in Public International Law*. Berlin: Springer, 2007.
- White (1994) White, Micheal. *Marine Pollution Laws of the Australasian Region*. Annandale: Federation Press, 1994.
- Østenstad (2015) Østenstad, Bjørn Henning. «Vilkårslæra sitt forholdsmessighetskrav i lys av misbrukslæra sin kvalifisert-urimelig-standard – og vice versa» i *Forholdsmessighetsvurderinger i forvaltningsretten*, Karl Harald Søvig (red.), 2015 s. 111–146.

## Nettsider

- Busch (2010) International Salvage Union, foredrag ved Tod Busch (2010) <http://www.marine-salvage.com/media-information/conference-papers/co-operation-in-a-crisis-between-ship-interests-and-salvors-the-salvors-perspective/> [hentet 10.01.2019]
- Cedre (2008) Centre of Documentation, Research and Experimentation on Accidental Water Pollution, *Amoco Cadiz*, (2008) <http://wwz.cedre.fr/en/Resources/Spills/Spills/Amoco-Cadiz> [hentet 10.01.2019]
- Cedre (2019) Centre of Documentation, Research and Experimentation on Accidental Water Pollution, *Atlantic Empress*, (2019). <http://wwz.cedre.fr/en/Resources/Spills/Spills/Atlantic-Empress-Aegean-Captain> [hentet 10.01.2019]
- Cedre(2018) Centre of Documentation, Research and Experimentation on Accidental Water Pollution, *M7T Sanchi* (2018). <http://wwz.cedre.fr/en/Resources/Spills/Spills/MT-Sanchi> [hentet 10.01.2019]
- IMO (2020) International Maritime Organization, status of conventions, <http://www.imo.org/en/About/Conventions/StatusOfConventions/Documents/StatusOfTreaties.pdf> [hentet 10.01.2019]
- ITOPF (2020) International Tanker Owners Pollution Federation, <https://www.itopf.org/knowledge-resources/data-statistics/statistics/> [hentet 10.01.2019]

- Kystverket (2020) Kystverket  
<https://www.kystverket.no/Beredskap/statlige-beredskapsressurser/statlig-slepeberedskap/> [hentet 10.01.2019]
- SNL (2019) Store Norske Leksikon.  
<https://snl.no/navigasjon> [hentet 10.01.2019]
- Honniball (2019) Arron N. Honniboll, “Freedom of Navigation Following the M/V “Norstar” Case” [Hentet 10.01.2019]

THE SCANDINAVIAN INSTITUTE OF MARITIME LAW is a part of the University of Oslo and hosts the faculty's Centre for European Law. It is also a part of the cooperation between Denmark, Finland, Iceland, Norway and Sweden through the Nordic Council of Ministers. The Institute offers one master programme and several graduate courses.

The core research areas of the Institute are maritime and other transport law as well as petroleum and energy law, but the members of the Institute also engage in teaching and research in general commercial law.

In MARIUS, issued at irregular intervals, articles are published in the Nordic languages or English.

ISSN: 0332-7868

