



UIT

NORGES
ARKTISKE
UNIVERSITET

Det juridiske fakultet

Refusjon eller bergelønn?

En avhandling om statens økonomiske krav i etterkant av oljevernaksjoner, med henblikk på hvilket regelsett som gir best dekning for statens utgifter.

—

Anette Solbraa-Bay

Masteroppgave i Rettsvitenskap desember 2017.



Innholdsfortegnelse

1	INNLEDNING.....	1
1.1	Presentasjon av tema og problemstilling	1
1.2	Metode og rettskilder	3
1.3	Avgrensning og videre fremstilling	5
2	AKUTT FORURENSNING	6
2.1	Forbud mot forurensning	7
2.2	Den ansvarlige forurensers lovpålagte tiltaksplikt.....	7
2.3	Pålegg om iverksettelse av tiltak for å motvirke forurensning	10
2.4	Kystverkets rett til umiddelbar iverksettelse av nødvendige tiltak.....	11
3	KYSTVERKETS KRAV PÅ REFUSJON.....	13
3.1	Generelt.....	13
3.2	Hvilke utgifter kan kreves refundert?	14
4	ANSVARSGRUNNLAG OG ANSVARSBEGRENSNING VED OLJESØL FRA SKIP 15	
4.1	Generelt.....	15
3.3.	Kort om de konvensjonsbaserte ansvarsreglene for oljesøl	16
4.2	Begrensning av ansvar etter sjøl. § 194	19
4.3	Globalbegrensning av bunkersoljesølsansvaret.....	19
4.3.1	Vilkår for å påberope seg globalbegrensningsreglene	20
4.3.2	Krav som er gjenstand for globalbegrensning	20
4.3.3	Krav som er unntatt fra begrensning.....	21
4.3.4	Kan tiltaksplikten i forurl. § 7 annet ledd begrenses?.....	23
4.3.5	Omstendigheter som kan medføre bortfall av begrensningsretten	23
5	BERGING.....	24
5.1	Historikk og hensyn bak bergningsreglene.....	24
5.2	Bergingsreglenes virkeområde.....	25
5.3	Vilkår for å kreve bergelønn.....	28

5.3.1	Hva kan være gjenstand for berging?	28
5.3.2	Skipet eller lasten må være forulykket eller i fare	29
5.3.3	Bergingen må ha ført til et nyttig resultat	32
5.4	Utmåling av bergelønnen.....	34
5.4.1	Særlig vederlag ved mislykket forsøk på avverging av miljøskade	37
5.4.2	Forhøyet særlig vederlag ved vellykket miljøbergning	40
5.4.3	Eksempler på utmålt bergelønn	41
5.4.4	ISU's forslag om "environmental salvage award".....	44
5.5	Retten til å berge	45
5.6	Avtalefrihet i bergingsretten	47
5.7	I hvilke situasjoner kan det være aktuelt for Kystverket å kreve bergelønn?	48
5.8	Risikovurderinger	48
6	SAMMENFATNING OG AVSLUTTENDE VURDERINGER	53
	KILDELISTE.....	55

1 INNLEDNING

1.1 Presentasjon av tema og problemstilling

Avhandlingen knytter seg til hendelser med akutt forurensning til sjøs. Kystverket er statlig forurensningsmyndighet¹ ved slike hendelser, jf. forurensningsloven (forurl.) § 81 (a)² og svalbardmiljøloven (sml) § 4 (b)³⁴.

Som hovedregel har den som driver virksomhet som kan medføre forurensning plikt til å sørge for egen beredskap, jf. forurl. § 40. For skipsfarten er beredskapsplikten overlatt til det offentlige av praktiske årsaker og av ønsket om å være en skipsvennlig redernasjon⁵.

Kommunen skal sørge for nødvendig beredskap i mindre tilfeller av akutt forurensning, mens Kystverket har beredskapsplikt ved større tilfeller av akutt forurensning, jf. forurl. § 43.

Kystverket har videre en plikt til å yte bistand til kommuner som søker å bekjempe akutt forurensning, jf. forurl. § 46 annet ledd første punktum.

Den ansvarlige forurenser har likevel en plikt til å iverksette tiltak for å bekjempe forurensningen, jf. forurl. § 7 annet ledd. Det er imidlertid ikke alltid praktisk mulig. Dette skyldes blant annet manglende tilgang på utstyr og kompetanse. Staten har etablert flere beredskapsdepoter med nødvendig oljevernutstyr rundt omkring i landet som skal sikre rask respons ved en hendelse, samt kompetent personell⁶.

Ved større tilfeller av akutt forurensning eller fare for akutt forurensning kan forurensningsmyndigheten ved Kystverket overta ledelsen av arbeidet med å bekjempe ulykken ved å erklære statlig aksjon, jf. forurl. § 46 tredje ledd. Overtakelse av ledelsen kan være helt eller delvis. Dette er ikke en plikt staten har, men gjøres i praksis ofte.

¹ Forskrift av 27. april 2012 nr. 369. Delegering av myndighet til Kystverkets beredskapssenter etter forurensningsloven ved akutt forurensning eller fare for akutt forurensning

² Lov 13. mars 1981 om vern mot forurensninger og om avfall (forurensningsloven)

³ Lov 15. juni 2001 nr. 79 Svalbardmiljøloven

⁴ Forskrift av 21. desember 2007 nr. 1823. Delegering av myndighet til Kystverket etter svalbardmiljøloven ved akutt forurensning eller fare for akutt forurensning

⁵ NUT 1977:1 s. 85

⁶ <http://kystverket.no/Beredskap/Brosjyrer-og-publikasjoner/veiledere/Oljevernustyr--metoder-og-bruk/>

Staten kan i slike tilfeller påføres store kostnader til opprydding. Eksempler på at dette har vært tilfelle er ”Green Ålesund” i 2000, der omkostningene tilsvarte 86 millioner kroner, ”Rocknes” i 2004 med 134 millioner i omkostninger, ”Server” i 2007 med 230 millioner i omkostninger, ”Full City” i 2009 med 250 millioner i omkostninger og ”Godafoss” i 2011 med ca. 90 millioner i omkostninger. Dette er kostnader som staten kan kreve refundert av den ansvarlige forurensen i medhold av forurl. § 76. Hovedregelen i norsk rett er at den som har forårsaket fare for eller inntrådt miljøskade er objektivt ansvarlig for kostnadene ved å forhindre og begrense miljøskaden, samt i størst mulig grad å bringe forholdene tilbake til den stand de var i før forurensningen inntraff.

Oljesølansvar fra skip er særskilt regulert i sjøloven (sjøl.) kapittel 10⁷. Eieren av skip er objektivt ansvarlig for miljøskade som er forårsaket av bunkersolje (drivstoff), jf. sjøl. § 183 første ledd første punktum og for miljøskade som følge av forurensning som unnslipper fra fartøy som transporterer olje som last i bulk (tankbåter), jf. sjøl. § 191 første ledd første punktum.

Skipsfarten er generelt preget av risiko for tap av store verdier. Ettersom verdiene er plassert på én kjøll, kan risikoen være stor både for eier av skipet, eier av lasten og de respektive forsikringsselskapene. For å begrense risikoen, og oppmuntre til sjøtransport har man blant annet innført regler om ansvarsbegrensning⁸. Ansvarsbegrensningsreglene er et resultat av de store kostnadene det kan medføre å rydde opp etter en hendelse med oljesøl fra skip, slik at eier er beskyttet fra ”katastrofeansvaret”. Slik begrensning medfører at det settes et tak for eierens økonomiske ansvar, basert på skipets bruttotonnasje⁹. Dette medfører igjen at de kravs-berettigede i etterkant av en hendelse kun vil motta en dividende ved oppgjøret.

Blant kravene som kan begrenses er Kystverkets refusjonskrav etter forurl. § 76¹⁰. Enkelte krav er imidlertid unntatt fra begrensning. Dette gjelder blant annet krav på bergelønn og/eller særlig vederlag til den som har berget skip, jf. sjøl. § 173 (1). Med berging i sjølovens forstand menes det å redde et skip eller ”annen gjenstand” som er ”forulykket eller i fare”, uavhengig av i hvilket farvann skipet eller gjenstanden befinner seg, jf. sjøl. § 441 (a). Særlig

⁷ Lov 24 juni 1994 nr. 39 om sjøfarten (sjøloven).

⁸ Andre virkemidler for risikoutjevning er reglene om fellehavari og sjøforsikring.

⁹ Fartøyets vekt, målt etter regel 3 i forskrift av 30. juni 2015 nr. 823 om måling av skip mv.

¹⁰ Jf. Ot. prp. nr. 11 (1979 – 1980) s. 92

vederlag er en kompensasjon som ytes der det har vært fare for miljøskade ved berging av skip og last, jf. sjøl. § 449.

Her oppstår spørsmålene som utgjør kjernen i avhandlingen. Først og fremst kan man spørre seg om Kystverket kan kreve bergelønn og/eller særlig vederlag etter sjøl. §§ 445 og 449 i stedet for refusjon etter forurl. § 76, eller etter sml. § 97 tredje ledd første punktum dersom hendelsen finner sted på Svalbard. Vil staten på den måten oppnå full dekning for sine påløpte utgifter? Her blir det relevant å avklare hvor mye staten kan rydde opp etter et oljeutslipp som ledd i en bergingsaksjon, og i hvor stor grad tiltakene knyttet til miljøberging og tiltak knyttet til forhindring eller begrensning av akutt forurensning er sammenfallende. Det vil pekes på utfordringer knyttet til å fremme krav på bergelønn, samt forsøkes å avklare hvilke situasjoner det kan være aktuelt for staten å kreve bergelønn fremfor refusjon. I alle tilfelle må et krav på bergelønn forutsette at staten faktisk kan opptre som berger i tråd med bergingsreglene.

1.2 Metode og rettskilder

Det anvendes alminnelig norsk juridisk metode ved løsningen av oppgaven.

Lovtekst

Problemstillingene avhandlingen reiser er i stor grad regulert av sjøloven. Bestemmelsene i sjøloven kapittel 9 (om ansvarsbegrensning og forsikringsplikt), kapittel 10 (om ansvar for skade ved oljesøl og kapittel) og kapittel 16 (om berging) er de mest sentrale. På grunn av mangel på rettskilder baserer deler av drøftelsen seg på lovens ordlyd. Når det gjelder innholdet i reglene om de internasjonale erstatningsfondenes¹¹ ansvar, er ikke disse gjengitt i sjølovens lovtekst. Det henvises i stedet til de ulike konvensjonene¹².

Bestemmelsene i forurl. § 7, kapittel 6 og §§ 74-77 gjelder parallelt med sjølovens regler, jf. forurl. § 5 tredje ledd første punktum. Forurensningslovens kapittel om erstatning for forurensningsskade (kapittel 8) gjelder plikten til å betale for forurensningsskade, med mindre ansvarsspørsmålet er regulert i annen lovgivning, jf. forurl. § 53 første ledd.

Ansvarsspørsmålet for oljeutslipp fra skip er særskilt regulert i sjøloven kapittel 10. Av den

¹¹ International Oil Pollution Compensation Funds (IOPC Funds)

¹² Se sjøl. § 201

grunn må bestemmelsene i forurensningsloven kapittel 8 vike. Her er det verdt å merke seg at dekningen av kostnader etter forurl. § 76 ikke er erstatning, men refusjon¹³.

Forarbeider

Det finnes en rekke ulike forarbeider til sjøloven av 1994. Utredningene fra sjølovkomiteen (NOU 2002:15 Oppryddingstiltak etter sjøulykker og NOU 1994:23 om Berging) er de mest relevante for avhandlingens problemstilling. Forurensningsloven har også omfattende forarbeider. Det mest inngående er Miljøverndepartementets utredning (NUT 1977:1). Av betydning for avhandlingen er også NOU 1977:11 tiltak mot forurensning, delutredning og Ot.prp.nr.11 (1979-1980).

Rettspraksis

Det finnes en del rettsavgjørelser som omhandler spørsmål om krav på bergelønn, samt utmålingen av den. Hittil foreligger det imidlertid ingen rettspraksis om Kystverkets krav på bergelønn. Dette kan skyldes at det allerede eksisterer et etablert regime for refusjon av statens kostnader i etterkant av ulykker. Det kan også begrunnes med at eier av havarerte skip ofte inngår bergingskontrakter med private bergingsselskaper. Ytterligere en begrunnelse kan være risikoen det vil medføre for staten å fremme et krav på bergelønn fremfor et krav på refusjon. Det finnes heller ingen norsk rettspraksis om bestemmelsen om særlig vederlag. Dette kan ha en sammenheng med statens beredskapsplikt og bergernes eventuelle forventninger om at staten tar hånd om miljøvern.

Voldgiftsdommene i England har lang praksis hva gjelder bergelønnskrav. Disse avgjørelsene er i liten grad publisert og får følgelig ikke betydning for avhandlingen. Det bemerkes at sjøloven er et resultat av et nordisk lovsamarbeid. Samarbeidet har resultert i at de nordiske sjølovene i stor grad er sammenfallende. Svensk og dansk rettspraksis er derfor av relevant betydning for tolkning og utfylling av norske regler.

Juridisk teori

Avhandlingen vil i noen grad basere seg på juridisk teori, på tross av at teorien har beskjeden vekt som rettskilde. Dette for å kompensere for manglende rettspraksis på området. Av litteratur om kostnadsansvaret ved forurensning er Hans Chr. Bugge, Forurensningsansvaret 1999 (heretter forkortet "Bugge") det sentrale verket. Sjørettens mest sentrale verk er Thor

¹³ Se Ot.prp.nr. 11 (1979 – 1980) kapittel 10.3.

Falkanger og Hans Jacob Bulls Sjørett 8. utgave 2016 (heretter kalt "Falkanger og Bull). Av eldre litteratur finner vi Sjur Brækhus, Bergning, Forelesninger over sjørett del 8, 1967. Denne må sies å ha begrenset betydning i dag på grunn av dens alder.

1.3 Avgrensning og videre fremstilling

Kapittel 2, 3 og 4 inneholder en generell fremstilling av de regler som gjør seg gjeldende for situasjoner med akutt forurensning, og som danner grunnlaget for drøftelsen i kapittel 5, 6, og 7. I kapittel 2 vil jeg redegjøre for bestemmelsene i forurensningsloven som gjør seg gjeldende ovenfor den som er ansvarlig for akutt forurensning og for Kystverket. I kapittel 3 vil jeg omtale statens krav på refusjon. Dernest vil jeg redegjøre kort redegjøre for de ulike kostnadsansvarene ved hendelser med oljesøl fra skip og begrensingsreglene i sjøloven i kapittel 4. Da avhandlingen knytter seg til hendelser med oljesøl fra skip, vil kun de begrensingsregler som er relevante i den forbindelse omtales særskilt. De begrensingsregler som gjelder for personskade, tingskade og andre skader som ikke er relevante i forbindelse med oljesøl omtales ikke.

Reglene om berging utgjør kjernen av avhandlingen. Dette er tema i kapittel 5. Formålet her er å klarlegge hvilket regelsett som gir staten best dekning for utgifter pådratt i forbindelse med oljevernaksjoner. Kapittel 6 omhandler prosessrisiko ved å fremme bergelønnskrav fremfor refusjonskrav. Avslutningen på avhandlingen utgjør kapittel 7, der det pekes på noen rettspolitiske synspunkter ved valg av regelsett.

Avhandlingens tema knytter seg kun til statens krav. Krav på erstatning eller bergelønn som andre måtte ha i etterkant av en hendelse med oljesøl fra skip er dermed ikke omtalt. Erstatning på grunnlag av ikke-konvensjonsbasert oljesølansvar, oljesølansvar for olje som ikke stammer fra skip eller innretninger som nevnt i sjøl. § 191 tredje ledd, oljesølansvar etter petroleumslovens regler, HNS-ansvar¹⁴, vrakfjerningsansvar og annet miljøansvar vil ikke omtales. Reglene om arrest i skip holdes utenfor oppgavens tema. Det samme gjelder forsikringsspørsmål.

¹⁴ Ansvar for utslipp av farlige stoffer (hazardous and noxious substances)

2 AKUTT FORURENSNING

I dette kapittelet skal det gis en kort oversikt over hvilke plikter og rettigheter som påhviler den ansvarlige forurensner og Kystverket ved tilfeller av akutt forurensning.

Forurensningsloven gjelder forurensninger i det ytre miljø, jf. forurl. § 3 første ledd første punktum. Uttrykket ”i det ytre miljø” er inkludert i bestemmelsen for å foreta en negativ avgrensning mot forurensning i bygninger og således ikke gjelder for arbeidsmiljøet¹⁵. Loven gjelder for allerede etablerte forurensningskilder og ved fare for forurensning.

Det stedlige virkeområdet er Norges fastlandsområde og territorialfarvann. Tilsvarende gjelder loven i Norges økonomiske sone ”dersom forurensningskilden er norsk fartøy eller innretning”, jf. forurl. § 3 annet ledd (3)¹⁶. Loven gjelder ikke for Svalbard, Jan Mayen og bilandene. På Svalbard gjelder de særlige regler om forurensning i svalbardmiljøloven kapittel VII ii. Disse bestemmelsene bygger på forurensningsloven hva angår akutt forurensning¹⁷. De vil derfor ikke bli omtalt særskilt.

Definisjonen av akutt forurensning fremgår av forurl. § 38¹⁸. Bestemmelsen lyder:

”Med akutt forurensning menes forurensning av betydning, som inntreffer plutselig, og som ikke er tillatt etter bestemmelse i eller i medhold av denne lov.” (min understreking).

Først og fremst må det altså dreie seg om forurensning i lovens forstand. All tilførsel av fast stoff, væske eller gass er å regne som forurensning uavhengig av om det tilføres luft, vann eller grunn, jf. forurl. § 6 første ledd (1). Tilførselen er likevel bare å regne som forurensning i lovens forstand om den kan medføre skade eller ulempe for miljøet. Vurderingen av hva som regnes som skade eller ulempe, må gjøres i lys av lovens formål i forurl. § 1¹⁹. Med skade siktes det til fysisk skade på person, gjenstand eller naturen og den økologiske balansen.

¹⁵ Ot.prp.nr.11 (1979-1980) s. 89

¹⁶ Nasjonalitetsvilkårene fremgår av sjøl. § 1. For at et skip skal anses som norsk, må det være registrert i norsk skipsregister. Dersom det ikke er registrert, anses skipet som norsk hvis det ikke er registrert i skipsregistrerte andre land, forutsatt at det er eid av noen som er nevnt i opplistingen i sjøl. § 1 første ledd (1) – (4).

¹⁷ Ot.prp.nr.38 (2000-2001) kapittel 13.2.

¹⁸ Lov 13 mars 1981 nr. 6 om vern mot forurensninger og om avfall (forurensningsloven).

¹⁹ NUT 1977:1 Utkast til lov om vern mot forurensning og forsøpling med motiver s. 112

Med ulempe menes ubehag og redusert livskvalitet som ikke nødvendigvis medfører fysisk eller økonomisk skade. Grensen for hva som omfattes av ”ulempe” trekkes lavt, men det må likevel avgrenses mot de ulemper som er å anse som betydningsløse²⁰.

Dersom det er fare for oljelekkasje fra skip, er skadepotensialet ofte stort. En lekkasje kan ofte medføre tilgrising av rekreasjonsområder, skader på fisk- og fugleliv samt annen forringelse av miljøet. I slike tilfeller vil det ikke være tvilsomt at det er tale om forurensning i lovens forstand. Om et skip for eksempel går på grunn og slår hull i skroget slik at olje lekker ut, vil heller ikke spørsmålet om forurensningen er akutt volde tvil.

2.1 Forbud mot forurensning

Forurl. § 7 oppstiller et generelt forbud mot forurensning. Et tilsvarende forbud gjelder også på Svalbard. Forbudet omfatter alle som ”har, gjør eller setter i verk noe som kan medføre fare for forurensning”, jf. svalbardmiljøloven § 65.

Bestemmelsen omfatter altså alle aktive handlinger som kan føre til virkninger som faller innunder ordlyden. Dette gjelder også selv om faren ikke viser seg umiddelbart, men i stedet oppstår på et senere tidspunkt. Ettersom bestemmelsen omfatter alle som ”har” noe som kan medføre fare for forurensning, må også unnlaterelser som kan medføre slik fare være omfattet. Forbudet gjelder ikke bare for inntrådt forurensning, men også for aktive og passive handlinger som kan medføre at forurensning inntreffer. Dette gjelder imidlertid kun dersom det foreligger saklig grunn til mistanke om slik fare²¹.

2.2 Den ansvarlige forurensers lovpålagte tiltaksplikt

Dersom det eksisterer en fare for forurensning, skal den som er ansvarlig sørge for iverksettelse av tiltak for å hindre at den inntreffer, jf. forurl. § 7 annet ledd første punktum. Den ansvarlige har altså en tiltaksplikt. Med ”den ansvarlige” menes den som opprinnelig har forårsaket forurensningen²². I sjøfartsforhold vil ”den ansvarlige” normalt være reder eller

²⁰ NUT 1977:1 Utkast til lov om vern mot forurensning og forsøpling med motiver s. 112

²¹ Jf. RG 2012 s.1495

²² Øystein Wang, Forurensningsloven med kommentarer, 2. utgave 1. opplag 2015 (heretter kalt ”Wang”) s. 58

eier av skipet, men det kan også være andre som har rett til ansvarsbegrensning etter sjøl. § 171 eller § 194, jf. § 193²³. Hvem som har rett til ansvarsbegrensning er tema i kapittel 4.

Har forurensningen inntrådt, vil tiltaksplikten bestå i å forsøke og stanse, fjerne eller begrense virkningene av forurensningen, jf. forurl. § 7 annet ledd annet punktum. Det må legges til grunn en vanlig språklig forståelse av ordlyden²⁴. Med ”virkninger” menes alle uønskede virkninger av forurensning²⁵. Dette omfatter så vel fysiske virkninger som videre skadevirkninger og ulemper som kan oppstå både i naturen, for menneskers helse og velvære samt materielle og økonomiske skader og ulemper.

Det følger av bestemmelsens tredje ledd at den ansvarlige også skal søke å ”avbøte skader og ulemper som følge av forurensningen eller av tiltakene for å motvirke den”. Ordlyden tilsier at tiltaksplikten omfatter mer enn å fjerne selve forurensningen. Bugge²⁶ hevder ”skade og ulempe” må ha en tilsvarende vid betydning som ”virkninger” i annet punktum. Det er en forpliktelse til å avbøte skader og ulemper for mennesker og skader på naturmiljøet²⁷.

Det fremgår av forarbeidene at begrepet ”avbøte” omfatter tiltak som går lenger enn det å fjerne selve forurensningen²⁸. Begrepet er ment å dekke tilfeller hvor det ikke er mulig å fullt ut gjenopprette skaden eller ulempen²⁹. Målet blir å i størst mulig grad bringe forholdene til den stand de var i før forurensningen inntraff. Som eksempler på avbøtende tiltak nevnes nyplanting, utsetting av fisk og opparbeiding av viltbestanden. I tillegg nevnes at strandrensning ved oljeforurensning kan være tiltak som vil ”avbøte” skader og ulemper.

De tiltak som iverksettes må likevel stå i et rimelig forhold til de skader og ulemper som skal unngås, jf. forurl. § 7 annet ledd fjerde punktum. Tiltaksplikten gjelder altså ikke ubegrenset. Formålet med rimelighetsstandarden er å avgrense den ansvarliges tiltaksplikt og å definere en form for nedre grense for at tiltaksplikten er oppfylt³⁰. Forurl. § 7 annet ledd fjerde

²³ NOU 2002:15 s. 21 – 22.

²⁴ Hans Chr. Bugge, Forurensningsansvaret 1999 (heretter kalt ”Bugge”) s. 321

²⁵ Bugge s. 322

²⁶ Bugge s. 322

²⁷ NOU 1977:11 s. 23 – 24

²⁸ Ot.prp. nr. 11 (1979 – 1980) s. 97 – 98

²⁹ Dette går i grove trekk ut på fjerning av gammel, forurenset sand og påfylling av ny sand

³⁰ Bugge s. 320

punktum gir i seg selv gir ingen veiledning for tolkningen av ordlyden. Det vil derfor være naturlig å ta utgangspunkt i lovens formål for å fastlegge det nærmere innholdet³¹.

Forurensningslovens formål er å motvirke forurensning i det ytre miljø, mens målsetningen er å oppnå en forsvarlig miljøkvalitet, jf. forurl. § 1. Med ”det ytre miljø” menes ikke bare naturmiljøet, men også bo- og tettstedmiljøer. I tillegg vil ikke bare menneskelige og økonomiske interesser være omfattet, men også interessen av å bevare naturens biologiske mangfold. Det er altså klart at man må tillegge målet om rent miljø stor vekt³². Men i uttrykket ”forsvarlig miljøkvalitet” ligger også en forutsetning om en avveining mot andre hensyn av sosial og økonomisk karakter. I relasjon til tiltaksplikten vil det altså måtte foretas en vurdering av kostnadene ved tiltaket holdt opp mot hvilke virkninger man oppnår. Bugge hevder det ikke er ”holdepunkter for å forstå dette slik at et strengt økonomisk effektivitetsprinsipp skal legges til grunn for tolkning og anvendelse av enkeltbestemmelser”³³. Dette tyder på at det vil være hensynet til miljøet som veier tyngst når man skal avgjøre hva som anses som ”rimelige tiltak” i forurl. § 7 annet ledd fjerde punktum.

I Fjord Champion-saken³⁴ uttalte lagmannsretten at tiltaksplikten strekker seg langt når det er fare for akutt og alvorlig forurensning. Lagmannsretten henviste i sine merknader til Backer³⁵ som hevder at hovedregelen er at trusselen skal fjernes ved alvorlige miljøskader, uavhengig av om kostnadene ved fjerningen er høye. Det samme har Bugge uttalt³⁶. Denne saken gjaldt statens krav på refusjon av pådratte utgifter i forbindelse med oljevernaksjonen etter havariet av tankskipet M/V ”Fjord Champion”. Skipet begynte å brenne utenfor Mandal i mars 2005 og gikk etter hvert på grunn. Skipet hadde store mengder olje om bord og det var dårlig vær. På grunn av faren for forurensning, besluttet Kystverket å erklære statlig aksjon³⁷. Aksjonen omfattet blant annet omfattende oljevernressurser både på sjø og på land. Saken reiste flere spørsmål. Et av de var om den ansvarliges tiltaksplikt, forut for inntrådt forurensning, omfattet tiltak knyttet til oljevern. Lagmannsretten kom til at tiltakene som ble iverksatt var

³¹ Bugge s. 323

³² Bugge s. 323

³³ Bugge s. 324

³⁴ LG-2012-115462 Gulating lagmannsrett

³⁵ Inge Lorange Backer, Innføring i naturressurs- og miljørett fjerde utgave 2002 s. 326.

³⁶ Bugge s. 326

³⁷ Kystverket tok over ledelsen av aksjonen

innenfor tiltaksplikten til forurenseren. Saken ble anket til Høyesterett³⁸, men ble ikke tillatt fremmet. Anken gjaldt blant annet spørsmålet om tiltaksplikten omfattet oljevernberedskap før inntrådt forurensning. Høyesteretts ankeutvalg sa seg enig med lagmannsretten og viste til deres tolkning av tiltaksplikten i forurl. § 7.

Tiltaksplikten må etter dette sies å strekke seg langt. Selv om den ansvarlige ikke har anledning til iverksettelse av de nødvendige tiltak, er det likevel ikke tvilsomt at han har plikt til å gjøre det³⁹. Når Kystverket har iverksatt tiltak på vegne av forurenseren, slik som her, må den ansvarlige forurenser dekke kostandene ved tiltakene, jf. forurl § 2 (5)⁴⁰. For oversiktens skyld nevnes at overtredelse av tiltaksplikten også kan medføre straff, jf. forurl. § 78 første ledd (b). Straff som følge av overtredelse av tiltaksplikten var tilfelle i Arisan-saken⁴¹. Skipsføreren nektet her å motta assistanse fra slepebåter på et tidspunkt hvor det måtte fremstå som klart at det var nødvendig med slik assistanse for å unngå havari.

2.3 Pålegg om iverksettelse av tiltak for å motvirke forurensning

Kystverket kan gi pålegg om iverksettelse av tiltak som nevnt i forurl. § 7 annet ledd første til tredje punktum til den som er ansvarlig, både når forurensningen truer med å inntreffe og når den faktisk har inntrådt, jf. forurl. § 7 fjerde ledd. Bestemmelsen viser kun til forurl. § 7 annet ledd annet til tredje punktum. Det er altså ikke henvist til rimelighetsstandarden i fjerde punktum. Dette tyder på at myndighetene kan pålegge tiltak som går lenger enn de tiltak som kan forventes iverksatt av den ansvarlige forurenser uten at pålegg er gitt. I forarbeidene heter det:

”Dersom forurensningsmyndigheten gir pålegg med hjemmel i siste ledd, er det forurensningsmyndighetenes skjønn som er avgjørende for hvilke tiltak som skal iverksettes, og dette skjønnet kan i utgangspunktet ikke overprøves av domstolene. For å få dette fram henviser § 7 fjerde ledd bare til annet til tredje punktum, og altså ikke til fjerde punktum.”⁴².

³⁸ HR-2014-208-U

³⁹ Bugge s. 325

⁴⁰ Retten til umiddelbar iverksettelse av tiltak omtales under kapittel 3.4.

⁴¹ Rt. 1992 s. 1578

⁴² Ot. prp. nr. 11 (1979 – 1980) Om lov om vern mot forurensninger og mot avfall s. 97

Videre heter det likevel:

”Den ansvarlige kan bare pålegges å treffe tiltak som ut fra de konkrete omstendigheter er rimelige. Ved rimelighetsvurderingen vil en kunne legge vekt på i hvilken utstrekning den ansvarlige kan bebreides for den oppståtte forurensning eller fare for forurensning.”⁴³.

Bugge har tolket dette dithen at det er grensene for forvaltningens frie skjønn som vil være avgjørende for hva Kystverket kan pålegge forurenseren⁴⁴. Pålegg vil altså kunne gis såfremt det ikke medfører vilkårlighet, sterk urimelighet eller forskjellsbehandling⁴⁵. I henhold til læren om myndighetsmisbruk skal det med andre ord meget til for at pålegg om iverksettelse av tiltak vil være urimelige.

2.4 Kystverkets rett til umiddelbar iverksettelse av nødvendige tiltak

Dersom pålegg gitt i medhold av forurl. § 7 fjerde ledd ikke etterkommes, kan Kystverket sørge for iverksettelse av de pålagte tiltak, jf. forurl. § 74 første ledd. Kystverket har også rett til å gripe inn om pålegg vil medføre forsinkelse, eller om det er uklart hvem som er forurenser, jf. forurl. § 74 annet ledd.

Ved slik umiddelbar gjennomføring handler Kystverket på vegne av den ansvarlige forurenser. De tiltak som iverksettes skulle i utgangspunktet ha vært iverksatt av den ansvarlige selv, jf. tiltaksplikten i forurl. § 7 og plikten til å etterkomme pålegg i forurl. § 74. Som nevnt under punkt 2.2 vil ofte Kystverket iverksette tiltak umiddelbart når olje truer med å lekke ut, eller har lekket ut, fra skip. Dette er et typisk eksempel på et tilfelle hvor det vil medføre forsinkelser å gi pålegg til forurenseren på forhånd.

Havariene av ”Fjord Champion”⁴⁶, ”Full City” og ”Tide Carrier” og er alle typiske eksempler på hendelser der staten har en interesse av å gripe inn for å verne miljøet.

⁴³ Ot. prp. nr. 11 (1979 – 1980) Om lov om vern mot forurensninger og mot avfall s. 98

⁴⁴ Bugge s. 321 og 329

⁴⁵ Legalitetsprinsippet

⁴⁶ Havariet av Fjord Champion er omtalt ovenfor under kapittel 3.2.

”Full City”⁴⁷ hadde ankret opp ved Såstein utenfor Langesund i Bamle. Ankerfestet slapp etter at vinden tiltok, noe som resulterte i at skipet gikk på grunn. Bunnen av skipet ble slått i stykker og 300 tonn olje lakk ut. Kystverket iverksatte straks statlig oljevernaksjon på bakgrunn av observasjoner gjort av redningspersonell på stedet. Redersiden engasjerte etter hvert et privat bergingsselskap for å håndtere fartøyet.

Havariet av ”Tide Carrier” er av nyere tid. Lasteskipet fikk motorstopp utenfor kysten av Jæren i februar 2017. Det var kun 400 meter til land, skipet lå på grunt vann og det var dårlig værforhold. Fartøyet hadde mye diesel og olje om bord. Det ble først iverksatt tiltak for å holde skipet i ro, slik at det ikke drev mot land. Kystverket iverksatte en statlig aksjon da det var uklarerheter knyttet til eierforhold og ikke tiltak kunne vente. Redersiden engasjerte etter hvert et bergingsselskap som gjennomførte et vellykket slep av skipet nesten et døgn etter det havarete⁴⁸.

For øvrig vil gjerne Kystverket gjerne gripe inn ved behov for koordinering av ressurser. Dette kan være tilfelle der flere kommuner og IUA⁴⁹ er involvert i oppryddingsarbeidet. Det samme gjelder dersom den ansvarlige ikke iverksetter tiltak som staten har gitt pålegg om. For de fartøyshendelsene hvor det er behov for internasjonal bistand, vil Kystverket alltid overta ledelsen av aksjoneringen.

⁴⁷ RG 2011 s. 680 Agder lagmannsrett

⁴⁸ <https://www.nrk.no/rogaland/berging-av-lasteskip-ved-feistein-fyr-1.13393325>

⁴⁹ Interkommunale utvalg mot akutt forurensning

3 KYSTVERKETS KRAV PÅ REFUSJON

I dette kapittelet vil det gis en fremstilling av refusjonsreglene i forurensningsloven.

Når Kystverket har overtatt ledelsen av oljevernaksjonen og iverksetter tiltak på vegne av forurenseren etter forurl. § 74, kan de kreve kostnadene refundert etter forurl. § 76 til. Kravet på refusjon er ikke avhengig av at den som har forårsaket forurensningen har utvist skyld⁵⁰. For de tilfeller at eier har utvist skyld, kan det føre til at refusjonskravet ikke kan begrenses, jf. sjøl. §§ 194 tredje ledd og 174.

3.1 Generelt

Det offentliges rett til å iverksette tiltak og kreve refusjon utspiller seg i tre ulike situasjoner. Først og fremst har de en slik rett når den som har fått rettet et pålegg mot seg, ikke etterkommer det. Kystverket kan i slike tilfeller iverksette de tiltak som er pålagt den ansvarlige. Grensene for hva som kan kreves refundert av den ansvarlige, må være de samme grensene for hvilke tiltak som kan pålegges den ansvarlige etter forurl. § 7 fjerde ledd⁵¹. Dette synet ble opprettholdt av Høyesterett i Fjord Champion-saken⁵². Som tidligere nevnt blir det altså de alminnelige forvaltningsrettslige prinsippene for myndighetenes frie skjønn som setter grensene⁵³.

Dersom det vil medføre forsinkelser å gi pålegg, kan Kystverket iverksette tiltak uten å gi pålegg til den ansvarlige på forhånd, jf. forurl. § 74 annet ledd. Dette er typisk når situasjonen er akutt, slik som ved fare for oljesøl fra en havarist⁵⁴.

I tilfeller der det er usikkert hvem som er ansvarlig for forurensningen, kan også Kystverket iverksette tiltak uten å på forhånd gi pålegg, jf. forurl. § 74 annet ledd.

⁵⁰ Ot. prp. nr. 11 (1979 – 1980) s. 168

⁵¹ Bugge s. 363

⁵² LG-2012-115462 Gulating lagmannsrett

⁵³ Bugge s. 364

⁵⁴ Bugge s. 363

3.2 Hvilke utgifter kan kreves refundert?

Refusjonen gir kun dekning for de tap som knytter seg direkte til de tiltak som er iverksatt for å hindre eller begrense akutt forurensning. Indirekte tap vil ikke omfattes⁵⁵. Spørsmålet blir dermed hvor grensen går for hvilke kostnader som har en direkte forbindelse med tiltakene.

Da Server-saken ble behandlet av lagmannsretten var et av spørsmålene om statens refusjonskrav omfattet utgifter til bruk av Kystvaktens fartøyer og mannskap⁵⁶. Det forelå her en avtale mellom Kystverket og Kystvakten som gikk ut på at Kystvakten skulle yte bistand til Kystverket i nødvendige tilfeller dersom det ikke gikk utover Kystvaktens andre høyere prioriterte oppgaver. Kystvakten krevde sine utgifter dekket av Kystverket, og Kystverket inkluderte disse i sitt refusjonskrav mot den ansvarlige. Lagmannsretten kom til at det ikke spilte noen rolle om Kystverket fremmet refusjonskrav på vegne av Kystvakten og utgiftene ble godkjente som ”direkte”. I den samme avgjørelsen uttalte lagmannsretten at refusjonsplikten er knyttet til tiltaksplikten i § 7 og således var begrenset til de tiltak som anses ”rimelige og nødvendige”. De pekte på at det kunne være faglig tvil knyttet til hvilke tiltak som faktisk var rimelige og nødvendige dersom man var i en presset situasjon, men fremhevet at dette ikke fikk betydning for refusjonsplikten såfremt myndighetene hadde opptrådt aktsomt.

Etter dette kan det legges til grunn at utgifter til tiltak som anses rimelige og nødvendige på tidspunktet da faren eller forurensningen inntraff kan kreves refundert, såfremt Kystverket har foretatt opptrådt aktsomt, ut fra en objektiv vurdering, og har iverksatt tiltak som faller innenfor den ansvarlige forurensers tiltaksplikt etter forurl. § 7.

⁵⁵ Wang s. 249.

⁵⁶ LB-2015-54634 Borgarting lagmannsrett

4 ANSVARSGRUNNLAG OG ANSVARSBEGRENSNING VED OLJESØL FRA SKIP

I dette kapitlet gis en kortfattet oversikt over de ulike ansvarsregler som gjelder for kostnader knyttet til oljeforurensning fra skip. Deretter gis en kortfattet fremstilling av de ulike regler som gjelder ved begrensning av ansvar.

4.1 Generelt

Sjøloven kapittel 10 oppstiller et rent objektivt ansvar for forurensningsskader. For at det objektive ansvaret for eier av skip skal utløses må forurensningsskadene ha oppstått utenfor skipet og kunne føres tilbake til bestemte typer oljer som har lekket fra skipet jf. sjøl. § 183 første ledd første punktum og § 191 første ledd første punktum. Den videre reguleringen av oljesølsansvaret, avhenger av hva slags oljesøl det er snakk om, hva slags skip som forurenser og hvilket område forurensningen truer med å inntreffe eller har inntruffet. Av den grunn er sjøloven kapittel 10 delt i to. Del I inkorporerer Bunkerskonvensjonen 2001⁵⁷, mens del II inkorporerer ansvarskonvensjonen 1992⁵⁸ og fondskonvensjonen⁵⁹.

Eier av skip kan begrense det økonomiske ansvaret sitt for en rekke krav. Hvordan eieren kan begrense sitt ansvar for krav i anledning oljesøl, avhenger av hva slags fartøy det er tale om og dermed også hvor store skader eller tap som er oppstått. Skadepotensialet ved en tankskipulykke vil ofte være større enn ved ulykker med fare for eller faktisk utslipp av drivstoffolje, da tankskipene har store mengder olje om bord. Hvor store kostander en oljevernaksjon medfører, avhenger naturligvis av oljeutslippet som igjen avhenger av skadene på skipet. Krav i anledning oljesøl fra tankskip, som frakter olje i bulk, kan ikke begrenses etter globalbegrensningsreglene, med mindre de omfattes av bunkerskonvensjonen, jf. sjøl. § 173 (2). For slike skip gjelder særegne begrensingsregler, med høyere begrensingsbeløp, som blir omtalt under punkt 4.2.

⁵⁷ Den internasjonale konvensjon om erstatningsansvar for bunkersoljesølskade, 2001 (bunkerskonvensjonen)

⁵⁸ Protokoll til den internasjonale konvensjon om erstatningsansvar for oljesølskader (ansvarskonvensjonen 1992)

⁵⁹ Protokoll til Den internasjonale konvensjon om opprettelse av et internasjonale fond for erstatning av oljesølskade (fondskonvensjonen 1992)

For at eier skal kunne begrense sitt ansvar etter sjøl. § 194, må han opprette et begrensingsfond i samsvar med sjøl. § 195. Dette gjøres i tingretten. Når fondet er opprettet kan skadelidte ikke lenger søke dekning for sitt krav i skip eller annen eiendom som tilhører eieren, jf. sjøl. § 196 første ledd. For ansvar for bunkersoljesøl, oppstilles ikke et slikt krav om opprettelse av begrensingsfond, jf. sjøl. § 180 første ledd. Det kan likevel være fordelaktig å gjøre det.

Blant annet medfører slik opprettelse at kun den som har opprettet fondet, dennes ansvarsassurandør og de som har krav som kan kreves dekket i fondet kan reise begrensningssøksmål⁶⁰, jf. sjøl. § 177 tredje ledd. I tillegg faller retten til å begjære arrest eller annen tvangsforretning vedrørende skip eller annen eiendom, som tilhører noen som fondet er opprettet på vegne av og som har rett til ansvarsbegrensning, bort, jf. sjøl. § 178 (1) og § 178 a første ledd. Opprettelse av begrensingsfond forutsetter at det er begjært arrest eller annen tvangsforretning, eller reist søksmål om et krav som er undergitt begrensning, jf. sjøl. § 177 første ledd. Konsekvensen av at det opprettes begrensingsfond, er at kravshaverne mottar en dividende ved oppgjøret, jf. sjøl. § 244, jf. §§ 176 eller 195.

For at begrensingsbeløpene skal være noenlunde like i konvensjonens medlemsland, er beløpene fastsatt i Special Drawing Rights (SDR). Dette er en verdi som blir fastsatt av Det internasjonale valutafond, jf. sjøl. § 505 første punktum. Fordi SDR er fastsatt ut fra flere lands valuta, påvirkes den i mindre grad av svingninger i kursen på det enkelte lands valuta⁶¹. 1,00 SDR tilsvarer per 06.11.2017 11,50 NOK.

3.3. Kort om de konvensjonsbaserte ansvarsreglene for oljesøl

Eiers objektive ansvar etter sjøloven kapittel 10 del II utløses når vilkårene for reglenes anvendelsesområde i sjøl. §§ 191 og 206 er oppfylt. Del I kommer til anvendelse når vilkårene i sjøl. §§ 183 og 190 er oppfylt. Det er forskjell på hvem som anses som eier etter de ulike kapitlene. For tankskip (del II) er eier den som står registrert i skipsregisteret⁶².

⁶⁰ Begrensningssøksmål omfatter spørsmål om ansvar for de enkelte krav, retten til ansvarsbegrensning, begrensingsbeløpets størrelse og fordeling av fondet.

⁶¹ Se Knophs oversikt over Norges rett 13. utgave 2009 s. 448

⁶² Med ”skipsregisteret” menes norsk ordinært register (NOR). Registrering her skjer etter sjøl. kapittel 2 (registrering av skip) og forskrift av 30. juli 1992 nr. 593 om registrering av skip i norsk ordinært register. Det hender imidlertid at skip er registrert i norsk internasjonalt skipsregister (NIS). For registrering i dette registeret

Dersom skipet ikke er registrert, er det ”den som eier skipet” som anses som eier, jf. sjøl. § 191 femte ledd. I del I kan eier være både den som er registrert som eier, rederen, bareboatbefrakteren, disponenten og andre som ”står for sentrale funksjoner knyttet til driften”, jf. sjøl. § 183 femte ledd.

Det er kun skip som er konstruert eller tilpasset for transport av olje som last i bulk, og som faktisk har olje eller oljerester om bord, som omfattes av del II, jf. sjøl. § 191 tredje ledd første punktum. Reglene i del I får anvendelse for ”ethvert sjøgående fartøy eller annen flytende innretning på sjøen”, med unntak av tankskip, jf. sjøl. § 183 tredje og siste ledd. Krigsskip eller andre skip som eies eller brukes av en stat og som på forurensningstidspunktet utelukkende ble benyttet i statlig, ikke-kommersielt øyemed er ikke omfattet av sjøloven kapittel 10, jf. sjøl. §§ 206 tredje ledd og 190.

Både del I og del II av kapittel 10 får anvendelse i Norges territorialfarvann og Norges økonomiske sone, i annen konvensjonsstat eller i vedkommende stats økonomiske sone, jf. sjøl. § 206 første ledd (a) og (b) og sjøl. § 190 første ledd (a) og (b). Dersom forurensning truer med å inntreffe, er eier ansvarlig for avvergende og begrensende tiltak uansett hvor tiltakene treffes, jf. sjøl. § 206 første ledd (c) og sjøl. § 190 første ledd (c). Dette medfører at ansvarsområdet for eieren er svært bredt, som igjen betyr at kostnadene han må svare for kan bli betydelige.

Ansaret utløses ikke i noen tilfelle med mindre det har oppstått en forurensningsskade. Med dette menes skade eller tap som oppstår utenfor skipet og som kan føres tilbake til oljen som har lekket eller blitt tømt fra skipet, jf. sjøl. §§ 191 annet ledd (a) og 183 annet ledd (a). Oljesøl om bord på skipet er altså ikke omfattet. Ansaret i del II er betinget av at oljen er en bestandig hydrokarbon-mineralolje, jf. sjøl. § 191 fjerde ledd. Som eksempler nevner bestemmelsen råolje, fyringsolje, tung dieselolje og smøreolje. I del I må det være tale om bunkersolje for at ansaret skal utløses. Bunkersolje er en samlebetegnelse på alle typer oljer som inneholder hydrokarboner, jf. sjøl. § 183 fjerde ledd. I bestemmelsen nevnes smøreolje og olje som brukes til drift og fremdrift av skipet. Det er tilstrekkelig at skipet har rester av slik olje om bord.

gjelder lov 6. desember 1987 om norsk internasjonalt skipsregister (NIS-loven) og forskrift av 30. juni 1992 nr. 592 om registrering av skip i norsk internasjonale skipsregister.

Om det foreligger fare for slik skade eller slikt tap, omfatter begrepet ”forurensningsskade” også utgifter, skade eller tap som oppstår i forbindelse med iverksettelse av rimelige tiltak for å avverge eller begrense skaden eller tapet, jf. annet ledd (b) i begge bestemmelser. Det er altså ikke et vilkår at forurensningen er inntrådt for at kostnadsansvaret utløses. Det er imidlertid et vilkår at de tiltak som iverksettes, enten for å avverge eller begrense miljøskade eller gjenopprette miljøet, er rimelige. Etersom Kystverket handler på vegne av den ansvarlige forurenser og således utfører de plikter han har etter forurl. § 7, legges det til grunn at rimelighetsvilkåret i bestemmelsen her har liten betydning for avhandlingens tema.

Eier kan fritas for ansvar dersom det godtgjøres at forurensningsskaden skyldes én av de tre force majeure-situasjonene⁶³ som er listet opp i sjøl. § 192 første ledd bokstav (a) til (c). Ansvaret kan også lempes etter alminnelige erstatningsrettslige regler⁶⁴. Dette forutsetter at skadelidte har medvirket til skaden med forsett eller uaktsomhet, jf. sjøl. § 192 siste ledd⁶⁵.

Man kan ikke holde eier av tankskip ansvarlig på annet ansvarsgrunnlag enn det som følger av reglene i sjøloven kapittel 10 del II, jf. sjøl. § 193 første ledd. Dette medfører at man ikke kan holde andre med tilknytning til skipet ansvarlig for skaden eller tapet, jf. sjøl. § 193 annet ledd. De som er beskyttet fra ansvar er listet opp i sjøl. § 193 annet ledd (a) til (f).

Dersom det har oppstått en forurensningsskade voldt av oljeutslipp fra tankskip, kan den skadelidte ha rett til erstatning etter Det internasjonale erstatningsfondet 1992 og Det internasjonale tilleggsfondet 2003, jf. Sjøl. § 201 første ledd første punktum. Disse konvensjonene er gitt lovs kraft, jf. Sjøl. § 201 første ledd annet punktum. Slik erstatning kan kreves dersom eieren av skipet er fritatt fra ansvar i sjøl. § 192, hvis eieren og assurandøren ikke kan dekke det pådratte ansvaret på grunn av økonomiske grunner eller hvis skaden eller tapet som oppstår overstiger begrensingsbeløpet i sjøl. § 194⁶⁶. Disse fondene sikrer med andre ord god dekning av statens etterfølgende refusjonskrav etter forurl. § 76. Dermed vil det

⁶³ Med force majeure-situasjoner menes ekstraordinære hendelser eller omstendigheter som ligger utenfor den ansvarliges kontroll.

⁶⁴ Den alminnelige regelen om bortfall og lemping av erstatningsansvar følger av lov 13 juni 1969 nr. 26 om skadeserstatning § 5-1

⁶⁵ Reglene om ansvarsfritak og lemping i sjøl. § 192 gjelder tilsvarende for sjøloven kapittel 10 del I, jf. sjøl. § 184.

⁶⁶ Falkanger og Bull s. 196-197

ikke være aktuelt for staten å kreve bergelønn fremfor refusjon ved hendelser med oljesøl fra tankskip.

4.2 Begrensning av ansvar etter sjøl. § 194

Ansvarsbegrensning etter sjøl. § 194 gjelder for det konvensjonsbaserte oljesølansvaret for tankskip. Disse begrensningsreglene er særegne for denne typen oljesølansvar. Alt forurensningsansvar som oppstår i anledning av samme hendelse eller serie av hendelser er omfattet av begrensningen, jf. sjøl. § 194 annet ledd første punktum.

Bestemmelsen oppstiller et minimumsansvar for skip som ikke overstiger 5000 tonn. Dersom skipets tonnasje utgjør mer enn 5000 tonn, øker begrensningsbeløpet i takt med tonnasjen. Til sist er det oppstilt et maksimumsansvar som representerer det endelige taket for eiers ansvar. ”Med skipets tonnasje menes bruttotonnasjen beregnet etter reglene for måling av tonnasje i vedlegg I til den internasjonale skipsmålingskonvensjonen 1969.”, jf. sjøl. § 175 (6).

For å illustrere hvor høye beløp det er tale om nevnes at begrensningsbeløpet for Full City var ca. 250 millioner kroner, mens det for MV Server var ca. 200 millioner kroner.

4.3 Globalbegrensning av bunkersoljesølansvaret

Eier av skip som omfattes av bunkerskonvensjonen (sjøloven kapittel 10 del I), kan begrense ansvaret sitt etter globalbegrensningsreglene i sjøloven kapittel 9, jf. sjøl. § 185 annet ledd. Globalbegrensningsreglene gjennomfører London-konvensjonen 1976 om begrensning av ansvaret for sjørettslige krav. Den ble sist endret ved 1996-protokollen⁶⁷. Reglene gjelder alle krav som er oppstått i forbindelse med en bestemt hendelse, jf. sjøl. §§ 175 (4) og 175a annet ledd. Det settes altså et samlet tak for det totale erstatningsansvaret eieren av skipet har som følge av hendelsen. Norge har hatt forbehold ved ratifikasjonen av 1996-protokollen⁶⁸. Som følge av dette gjelder høyere begrensningsbeløp for krav omfattet av sjøl § 172 a. Er skipets tonnasje på mer enn 300 tonn kan krav i anledning av oppryddingstiltak og avvergende tiltak etter sjøulykker begrenses etter sjøl. § 175a, jf. sjøl. § 172a (1) – (3).

⁶⁷ Da Norge gjennomførte endringsprotokollen av 1996 ble begrensningsbeløpene i sjøloven kapittel 9 hevet betydelig. Se lov. 7. januar 2000 nr. 2, jf. Ot. prp. nr. 90 (1998 – 1999).

⁶⁸ Se Ot. prp. nr. 79 (2004 – 2005) kapittel 3.

4.3.1 Vilkår for å påberope seg globalbegrensningsreglene

Det stilles 3 krav for at reglene om globalbegrensning skal gjelde. Først og fremst må det gjelde nærmere angitte personers ansvar. Dernest må ansvaret ha tilknytning til skip, samt være av en nærmere angitt art.

Hvem som kan påberope seg reglene fremgår av sjøl. § 171 første ledd. Bestemmelsen omfatter først og fremst rederen, skipets eier, befrakteren og disponenten. I tillegg gjelder den for ”enhver som yter tjenester i direkte forbindelse med berging, herunder tiltak som nevnt i §172 første ledd nr. 4 og §172a første ledd”. Videre kan også ”noen som rederen eller andre nevnt i første ledd svarer for” påberope seg reglene. Med dette gjelder altså begrensningsreglene for hele mannskapet på skipet. Sist, men ikke minst, gjelder begrensningsreglene også for assurandøren for de krav som er undergitt begrensning. Dette er begrunnet med at den skadelidte ikke skal få større dekning for sitt krav om han velger å rette kravet direkte mot assurandøren.

Videre gjelder begrensningsreglene for alle innretninger som kan anses som skip. Hva som ligger i skipsbegrepet utdypes ikke her, da dette uansett er et videre begrep enn de skipsbegrep som omfattes av sjøloven kapittel 10 del I og II.

4.3.2 Krav som er gjenstand for globalbegrensning

Det er kun de type krav som faller innunder oppregningene i sjøl. §§ 172 og 172a som kan begrenses etter henholdsvis sjøl. §§ 175 og 175a. Etter sjøl. § 172 (1) – (4) kan krav i anledning av person- og tingskade, forsinkelse, annet ansvar utenfor kontrakt og utgifter til tiltak som iverksettes for å avverge eller begrense tap som ville vært gjenstand for begrensning etter bestemmelsen. Dersom det oppstår tap i forbindelse med slike tiltak, er også disse gjenstand for begrensning. De gjeldende ansvarsgrensene for disse typer krav fremgår av sjøl. § 175. Ansvarsgrensene forhøyes i takt med skipets tonnasje.

Etter sjøl. § 172a (1) kan krav i anledning av ”hevning, fjerning, ødeleggelse eller uskadeliggjørelse av et skip som er sunket, strandet, forlatt eller blitt vrak, samt alt som er eller har vært om bord i skipet” begrenses. Det fremgår av forarbeidene⁶⁹ at alle former for grunnstøting er omfattet av begrepet ”strandet”. Krav i anledning av opprydding av last kan

⁶⁹ Ot. prp. nr. 79 (2004-2005) s. 41

også begrenses, jf. (2). Bunkersolje er imidlertid ikke å regne som last. Det vil si at alle tiltak som knytter seg til opprydding av bunkersoljesøl kun vil omfattes av (1), når skipet er ”sunket, strandet, forlatt eller blitt vrak”⁷⁰. Dersom dette ikke er tilfelle, vil kravene begrenses etter sjøl. § 172 første ledd nr. 3 og 4. Det vil si at det vil gjelde lavere begrensingsbeløp dersom bunkersolje lekker ut fra skipet mens det fortsatt flyter på sjøen, for eksempel i en kollisjonssituasjon. Om det er ansvarsgrensene i sjøl. §§ 175 eller 175a som blir gjeldende, må da bero på en vurdering av om skipet er å regne som vrak. Om dette har Sjølovkomiteen uttalt følgende:

”Det avgjørende vil normalt være om skipet overhodet lar seg berge. Er skipet ikke forsøkt berget innen rimelig tid etter ulykken, vil det vanligvis måtte betraktes som vrak.”⁷¹.

Er skipets tonnasje 300 tonn eller mindre, vil de krav som omfattes av sjøl. § 172a omfattes av §172, jf. sjøl. § 172 tredje ledd. Begrensingsbeløpene er altså lavere for mindre fartøyer.

4.3.3 Krav som er unntatt fra begrensning

De krav som er unntatt fra begrensning fremgår av sjøl. § 173 (1) – (6). Bestemmelsen gir en positiv avgrensning av hvilke krav som ikke er gjenstand for ansvarsbegrensning. Som nevnt er krav på bergelønn og særlig vederlag unntatt fra begrensning. Det samme gjelder bidrag til fellehavari og eventuelle vederlag som er avtalt mellom den ansvarlige og den som iverksetter tiltak for å avverge eller begrense miljøskade, jf. sjøl. § 173 (1). Krav i anledning oljesøl fra tankskip er også unntatt fra globalbegrensning, da disse har egne ansvarsgrenser, jf. (2).

Andre krav som er unntatt fra globalbegrensning er krav som er undergitt internasjonal konvensjon eller nasjonal lov som regulerer eller forbyr ansvarsbegrensning for atomskade, krav i anledning av atomskade voldt av et atomdrevet skip, krav i anledning av skade som påføres arbeidstaker som omfattes av sjøl. § 171 annet ledd og som har arbeidsoppgaver i forbindelse med driften av skipet eller med berging og krav på renter og sakskostnader, jf. (3) – (6).

⁷⁰ Ot. prp. nr. 79 (2004-2005) s. 41

⁷¹ NOU 2002:15 s. 15

Relevant for avhandlingens problemstilling er kun det førstnevnte – nemlig at krav på bergelønn og særlig vederlag er unntatt fra begrensning. De øvrige krav som er unntatt fra begrensning vil derfor ikke omtales nærmere. Det er likevel grunn til å se på hva som gjør at nettopp disse type krav ikke er gjenstand for ansvarsbegrensning.

Det synes å være ulik begrunnelse for hvorfor de forskjellige kravene er unntatt fra begrensning. Det bærende hensynet bak bergingsreglene er hensynet til oppmuntring. Dersom et krav på bergelønn og/eller særlig vederlag kunne begrenses, ville konsekvensen høyst sannsynlig bli at reglene om berging ikke ville virke oppmuntrende. Tilsvarende ville også begrensning av bidrag til felleshavari undergrave den bærende tanken om fellesskap mellom skip, last og frakt.

At vederlag i henhold til kontrakt ikke kan begrenses, må kunne begrunnes med det grunnleggende prinsippet om at kontrakter skal oppfylles og prinsippet om ytelse mot ytelse.

Unntaket for begrensning av oljesøl fra tankskip forklares med at det er særskilt regulert. Det samme gjelder for ansvar for atomskader⁷². I en lovkommentar til sjøl. § 173 (4) på Rettsdata er det også pekt på at krav i anledning av atomskader er unntatt fra begrensningsretten fordi slike krav ville legge beslag på en vesentlig del av begrensningsbeløpet.

Det finnes ingen særlig veiledning i forarbeidene til sjøloven av 1994 om hvorfor man ikke kan begrense ansvaret sitt for krav som oppstår i forbindelse med skade på arbeidstakere som omfattes av bestemmelsen. I forarbeidene til sjøloven av 1893 er det imidlertid påpekt at det ville være urimelig å skille mellom ”sjøfolk i arbeid og på fritid”⁷³. Dette må fortsatt anses som et relevant hensyn bak unntaket fra begrensningsretten. I de samme forarbeidene nevnes også begrunnelsen for hvorfor krav på renter og saksomkostninger ikke kan begrenses:

”Renter blir å beregne av det beløp den enkelte fordring begrenses til, ikke av den ureduserte fordring. Det følger ikke egentlig av lovutkastet, men av alminnelige obligasjonsrettslige regler. En plikter ikke å betale rente av et beløp en ikke skylder.”.

⁷² Se Prop. 46 LS (2014-2015) s. 45

⁷³ Se Ot. prp. nr. 32 (1982-1983) s. 28

4.3.4 Kan tiltaksplikten i forurl. § 7 annet ledd begrenses?

Det har vært uklart hvorvidt ansvarsbegrensningsreglene får innvirkning på handleplikten som den ansvarlige forurensere har etter forurl. § 7.

Dette ble imidlertid avgjort av en enstemmig Høyesterett i Server-dommen i januar 2017⁷⁴. Et av spørsmålene i saken var om ansvarsbegrensningsreglene i sjøloven satt grenser for eierens plikt til å etterkomme et pålegg fra Kystverket om vrakfjerning av akterskipet. Høyesterett kom her frem til at de økonomiske rammene i begrensningsfondet, som var opprettet etter sjøloven kapittel 12, ikke medførte begrensninger iplikten til å etterkomme pålegget. Med det er det endelig avgjort at tiltaksplikten ikke er gjenstand for ansvarsbegrensning.

4.3.5 Omstendigheter som kan medføre bortfall av begrensningsretten

Den som er ansvarlig kan ikke begrense ansvaret sitt ved såkalt egenfeil, jf. Sjøl. § 174. Har han voldt skaden med forsett eller grov uaktsomhet, og vært klar over at tapet ville oppstå, vil han altså hefte ubegrenset.

⁷⁴ HR-2017-331-A

5 BERGING

Dersom Kystverket har erklært statlig aksjon som følge av fare for eller inntrådt akutt forurensning, vil ofte Kystverket håndtere oppryddingen etter utslippet, mens fartøyets eier vil håndtere fartøyet. Dersom eier selv håndterer fartøyet, ofte ved hjelp av et bergingsselskap, vil Kystverket føre tilsyn med de tiltak som iverksettes. Eier vil normalt bli pålagt å legge frem en plan, og det vil bli stilt krav til gjennomføringen. Kystverket vil gjerne være involvert i håndtering av hendelsen tidlig i hendelsesforløpet ved blant annet å rekvirere nødvendig hjelp og bestille ressurser. Har eier engasjert et privat bergingsselskap vil disse som regel stå for tømming av fartøyet, festing av sleper og liknende. Finnes ikke private ressurser tilgjengelig, vil Kystverket sørge for at dette blir gjennomført, enten ved Kystverkets egne slepebåter eller ved hjelp av Kystvakten⁷⁵. Et eksempel hvor bergingsaksjonen og oljevernaksjonen pågikk parallelt var da lasteskipet MV Godafoss gikk på grunn. Bergingsselskapet tok seg av skipet, lasten og gjenværende bunkers, mens Kystverket hovedsakelig tok hånd om olje som var lekket ut av skipet⁷⁶.

I dette kapittelet vil jeg se på bergingsreglens innhold og anvendelsesområde, og forsøke å avklare om de omfatter de samme tiltak som Kystverket iverksetter etter forurensningsloven. I den forbindelse vil jeg se om det går et skille mellom bergingsoperasjoner og oljevernaksjoner, og om det finnes holdepunkter for å kreve bergelønn for pådratte kostnader i forbindelse med de tiltak Kystverket iverksetter etter forurensningsloven.

5.1 Historikk og hensyn bak bergningsreglene

Reglene om berging er særegne for sjøretten⁷⁷. Opprinnelig var formålet å motvirke at det ble underslått vrakgods og liknende⁷⁸. I dag er det oppmuntringshensynet som er det sentrale. Ved at bergeren tilkjennes bergelønn ved vellykket berging, oppmuntres det til å hjelpe skip og last i fare og til å yte god innsats for å sikre seg betaling. På denne måten kan man unngå at materielle verdier går tapt. Tydeligst viser oppmuntringshensynet seg i sjøl. § 446 første ledd første punktum, som gjelder utmålingen av bergelønnen. Her står det uttrykkelig at

⁷⁵ <http://kystverket.no/Beredskap/statlige-beredskapsressurser/statlig-slepeberedskap/fakta-om-statlig-slepeberedskap/>

⁷⁶ <http://kystverket.no/Beredskap/aksjoner/Arkiv-over-aksjoner/Godafoss/>

⁷⁷ Falkanger og Bull s. 479

⁷⁸ Falkanger og Bull s. 479

bergelønnen skal fastsettes ”med sikte på å oppmuntre til berging”. En ytterligere oppmuntring ligger i at bergelønnen er sikret ved sjøpant i skip og last, jf. sjøl. § 51 første ledd nr. 5 og § 61 nr. 1.

Bergingskonvensjonen av 1989⁷⁹ avløste Brusselkonvensjonen av 1910⁸⁰. Da ”Amoco Cadiz”⁸¹ gikk på grunn på Portsatt Rocks, 5 km fra kysten av Brittany i Frankrike i 1978, ble det avdekket en rekke svakheter ved den daværende konvensjonen. Ved de gamle reglene eksisterte det stor uvisshet for bergere om de ville få betalt for operasjonen de utførte. Dette medførte at det ble vanskelig å få noen til å utføre bergingsoppdrag uten at det på forhånd var inngått en bergingsavtale som sikret dem betaling. Dette gjaldt særlig i tilfeller der skip allerede var i så dårlig forfatning at utsiktene for en vellykket berging var små⁸². Før Bergingskonvensjonen av 1989 hadde bergerne kun krav på bergelønn dersom bergingen er vellykket. Resultatet ble at bergere forlot skip som var forulykket uten noe forsøk på å berge verken skipet, lasten eller miljøet. I dag er regelen modifisert gjennom retten til særlig vederlag ved fare for miljøskade. Ved utformingen av 1989-konvensjonen hadde man et ønske om å belønne bergere som forhindret miljøskader, uavhengig av om bergingsaksjonen var vellykket. 1989-konvensjonens ”store nyhet” var således at prinsippet om ”no cure, no pay” ble modifisert gjennom reglene om særlig vederlag. Denne nyheten var også det som ble ansett som det sterkeste argumentet for ratifikasjon av 1989-konvensjonen⁸³ i Norge.

5.2 Bergingsreglenes virkeområde

Det første spørsmålet som oppstår er om Kystverket kan kreve bergelønn.

Reglene om berging gjelder når en sak om berging bringes inn for en norsk domstol eller voldgiftsrett, jf. sjøl. § 442 første ledd. De gjelder selv om skipet som utfører bergingen er statseid, jf. sjøl. § 442 annet ledd annet punktum. Selv om det er offentlige organer som utfører eller har kontroll med bergingen, skal bergelønnen eller det særlige vederlaget utmåles etter reglene i sjøloven, jf. sjøl. § 442 tredje ledd annet punktum. Det faktum at bergingen er

⁷⁹ Den internasjonale bergingskonvensjonen 1989

⁸⁰ 1919 Brussels Convention for the Unification of Certain Rules with Respect to Assistance and Salvage at Sea

⁸¹ Et skip karakterisert som en ”very large crude carrier”.

⁸² NOU 1994:23 om Berging, kapittel 2.2.1

⁸³ NOU 1994:23 om Berging, kapittel 2.2.3

utført av eller under kontroll av et offentlig organ, hindrer ikke organet i å kunne påberope seg reglene om berging overfor den bergede⁸⁴.

Noen offentlige organer kan likevel stå i en særstilling hva gjelder krav på bergelønn⁸⁵. Dette fordi det vil være lite naturlig at utførelse av organets lovpålagte primæroppgaver vil utløse krav på bergelønn. I forarbeidene trekkes brannvesenets plikt til å ”være innsatsstyrke i forbindelse med brannsituasjoner” og deres plikt til å ”bistå med innsats ved andre akutte ulykkessituasjoner” frem, og det hevdes at de ikke kan forvente bergelønn om de slukker en brann om bord på et skip⁸⁶. Ettersom bergingsoperasjoner er frivillige, vil oppmuntringshensynet komme i en annen stilling overfor det offentlige enn for private bergere. Dersom det aktuelle offentlige organet er pålagt ”vidtgående og generelle plikter”, bør likevel ikke dette ha innvirkning på organets rett til bergelønn. Det samme gjelder om organet utfører handlinger som ikke er omfattet av den lovpålagte primæroppgaven, eller om organet utfører handlinger som i utgangspunktet faller innunder den lovpålagte primæroppgaven, men der det er ytet ekstra innsats som er mer enn det som ”med rimelighet kan forventes”. Vurderingstema blir dermed om berging er en av Kystverkets lovpålagte plikter, og hvis ja; om dette påvirker deres rett til bergelønn.

Kystverkets viktigste oppgaver består blant annet i å være statlig beredskap mot akutt forurensning og ivaretagelse av havnesikkerhet⁸⁷.

De er delegert myndighet til å treffe enkeltvedtak etter en del bestemmelser i havne- og farvannsloven⁸⁸, herunder kapittel 5 om tiltak ved ulykker og andre hendelser i farvannet⁸⁹. Etter havne- og farvannsloven § 38 kan Kystverket pålegge eier av skip som er gått på grunn, har sunket, har havarert eller er i fare for å havarere å iverksette tiltak for å avverge situasjonen. Pålegg kan for eksempel på ut på å ta imot bergingshjelp. De pålegg som eventuelt gis må være for å oppnå målsetningen i bestemmelsens første ledd bokstav a eller b⁹⁰. Det må altså enten være nødvendig å iverksette tiltak for å ”hindre tap av liv eller skade

⁸⁴ NOU 1994:23 om Berging, kommentar til § 442

⁸⁵ NOU 1994:23 om berging, kommentar til § 442

⁸⁶ Se NOU 1994:23 om berging, kommentar til § 442

⁸⁷ <http://kystverket.no/Om-Kystverket/Kva-er-Kystverket/Verksemd/>

⁸⁸ Lov 17. april 2009 nr. 19 om havner og farvann (havne- og farvannsloven)

⁸⁹ Delegering av myndighet til Kystverket etter lov 17. april 2009 nr. 19 om havner og farvann

⁹⁰ Ot. prp. nr. 75 (2007 – 2008) s. 174

på person, miljø eller eiendom”, eller det må anses nødvendig å ”sørge for sikkerhet og fremkommelighet i farvannet”. Dersom pålegget ikke etterkommes, kan Kystverket iverksette tiltakene på vegne av den ansvarlige og kreve kostnadene dekket. Bestemmelsen gir altså Kystverket myndighet til å gripe inn der det er fare for at materielle verdier kan gå tapt. Mer presist formulert kan Kystverket gripe inn og gjennomføre tvunget ”berging”.

Hvis det foreligger fare for akutt forurensning gjelder forurensningsloven regler. Også etter loven her kan Kystverket gripe inn, men formålet er da å avverge eller begrense miljøskade. Bestemmelsene i forurl. § 74 og havne- og farvannsloven § 38 oppstiller imidlertid ingen plikter. Det sentrale er begrepet ”kan” i begge bestemmelser. Kystverket har altså ingen plikt til å gripe inn, men de har best forutsetninger for å gjøre det, eventuelt i samarbeid med Kystvakten. Dette fordi de står for den statlige slepebåtberedskapen, samt har beredskapsplikt ved fare for eller inntrådt akutt forurensning. Den ”lovpålagte primæroppgaven” består altså i å føre tilsyn snarere enn å iverksette tiltakene. Den samfunnsoppgave de har til å påse at både forurensningslovens og havne- og farvannslovens bestemmelser overholdes, samt deres myndighet til å gripe inn ved overtredelser, kan likevel tale mot at en premiering av innsatsen er rimelig og at Kystverket derfor ikke burde ha krav på bergelønn.

På den annen side ville det virke unaturlig om Kystverket ikke kunne opptre som berger om Kystvakten kan det. Marinens fartøy var tidligere unntatt fra rett til bergelønn. Dette fremgår av Kjæk-avgjørelsen⁹¹, der Høyesterett kom frem til at slike fartøy hadde plikt til å yte hjelp til fartøyer i nød, og at denne plikten utelukket krav på bergelønn. Avgjørelsen ble avsagt med dissens 4-3. Spørsmålet ble på nytt reist for Høyesterett i Astoria-saken⁹². Kjæk-avgjørelsen ble ikke ansett som bindende prejudikat, og Høyesterett tilkjente staten bergelønn under dissens 4-1. Dette synspunktet er senere fulgt opp i forarbeidene til bergingskonvensjonen⁹³. Gode grunner taler derfor for at Kystverket også kan opptre som berger. Det legges til grunn i den videre drøftelsen

⁹¹ Rt. 1919 s. 770

⁹² Rt. 1958 s. 1190

⁹³ The Travaux Préparatoires of the Convention on Salvage 1989 avsnitt 442 og 451

5.3 Vilkår for å kreve bergelønn

For å ha rett til bergelønn, må man ha utført et vellykket bergingsarbeid for et skip eller ”annen gjenstand” som er forulykket eller i fare, jf. sjøl. § 449 første ledd, jf. § 441. Hvor bergingsarbeidet har skjedd er uten betydning, jf. ordlyden ”i hvilket som helst farvann” i § 441 (a). Bestemmelsen oppstiller tre vilkår: det som berges må omfattes av ordlyden, det bergede må ha vært i fare eller forulykket og bergingsoperasjonen må ha vært vellykket.

5.3.1 Hva kan være gjenstand for berging?

Er noen av Kystverkets tiltak ved en forurensningshendelse på sjøen rettet mot noe som kan være gjenstand for berging?

Først og fremst kan ”skip” berges. Skipsbegrepet i bergingsretten svarer til det alminnelige sjørettslige skipsbegrepet, jf. sjøl. § 441 (b)⁹⁴. Det mest tydelige tiltaket som knytter seg direkte til berging av skipet, er når Kystverkets fartøy etablerer slep for å forhindre grunnstøting eller at skipet synker. Det vil også være berging om man sørger for tetting av skip for å unngå at det skal synke. Det samme gjelder om Kystverket står ”stand by”. Med ”stand by” menes at bergingsfartøyet oppholder seg i nærheten av havaristen som en sikkerhet⁹⁵.

Også ”annen gjenstand” kan berges. Begrepet omfatter alle løsøregjenstander som ikke er permanent festet til kystlinjen, jf. sjøl. § 442 (c). Eksempler på slike gjenstander er flytebrygger som har slitt seg⁹⁶. I forarbeidene heter det at ”(...) bergingsreglene gjelder også for gods som er om bord på skipet eller som har hørt til slikt skip eller gods (...)”⁹⁷. Det synes altså å være et krav at løsøret har tilknytning til skipsfarten for at det skal være gjenstand for berging. Falkanger og Bull har uttalt at bunkers er omfattet av ordlyden⁹⁸. Det vil også være naturlig, da bunkersoljen i så fall kan pumpes ut av oljetankene slik at de økonomiske verdiene stadig er i behold. Er oljen fortsatt om bord i skipet, vil dermed det mest naturlige

⁹⁴ Når det gjelder alternativet ”innretning som kan navigeres” er det særlig ”boreplattformer og liknende flyttbare innretninger”, slik som nevnt i sjøl. § 507 det siktes til. At bestemmelsene i sjøloven kapittel 16 gjelder for slike fremgår av sjøl. § 507 annet ledd.

⁹⁵ Falkanger og Bull s. 486

⁹⁶ Se NOU 1994:23 om Berging s. 14

⁹⁷ Se NOU 1994:23 om Berging s. 7

⁹⁸ Falkanger og Bull s. 481

være å betrakte oljen som gjenstand som kan berges. Om Kystverket sørger for å tømme havarerte skip for olje, er dette altså berging i lovens forstand.

Den som har reddet menneskeliv ved utførelsen av en bergingsoperasjon for skip eller last, har rett til en ”rimelig andel” av den bergelønn eller det særlige vederlag som bergeren har krav på, jf. sjøl. § 445 annet ledd annet punktum. Berging av menneskeliv vil imidlertid ikke i seg selv medføre krav på bergelønn, jf. sjøl. § 445 annet ledd første punktum. Om man har lykkes å berge menneskeliv i tillegg til skip eller ”annen gjenstand”, vil dette være et moment som skal tillegges vekt ved utmålingen av bergelønnen, jf. sjøl. § 446 bokstav (b). Likeledes vil arbeid for å forhindre eller begrense miljøskade være elementer ved bergingsoperasjonen som har betydning for utmåling av bergelønnen, jf. sjøl. § 446 bokstav (c). Også her er det krav om at det må ha vært utført berging av skip eller last for at man skal ha krav på bergelønn. Miljøet er således gjenstand for berging, under forutsetning av at det også er berget – eller forsøkt berget – andre verdier (skip og last). De tiltak Kystverket iverksetter etter en hendelse med fare for eller inntrådt akutt forurensning som følge av oljeutslipp fra skip er dermed knyttet til noe som er gjenstand for berging. Spørsmålet om hvor grensen går for hvilke pådratte kostnader det kan kreves dekning for, omtales under kapittel 5.4.

5.3.2 Skipet eller lasten må være forulykket eller i fare

For at berger skal ha krav på bergelønn, må skipet ha vært forulykket eller i fare, jf. sjøl. § 441 (a). Dette er alternative vilkår som sier noe om hvilken stand eller situasjon skipet befinner seg i. Det første spørsmålet i dette delkapitlet er om de tiltak Kystverket iverksetter er knyttet til skip som er forulykket.

Skipet vil være forulykket når et havari av mer betydelig omfang allerede har rammet det⁹⁹. Begrepet ”forulykket” vil kun få selvstendig betydning når skipet eller gjenstanden ikke anses å være ”i fare”. Typisk vil dette være når et skip er gått på grunn og det ikke eksiterer fare for at skipet kan påføres ytterligere skade eller at det kan gli av grunnen og synke. Heving av skip som er sunket kan også medføre krav på bergelønn. Hvorvidt bergelønn skal tilkjennes eller ikke, vil da avhenge av vanskelighetsgraden og risikoen ved arbeidet som utføres¹⁰⁰. Når

⁹⁹ Falkanger og Bull s. 486

¹⁰⁰ Falkanger og Bull s. 486

situasjonen er så fremskredet som den er ved et betydelig havari, er det ingen tvil om at de tiltak Kystverket iverksetter er knyttet til det forulykkede skip.

Det neste spørsmålet er om farebegrepet vil by på tolkningstvil når Kystverket iverksetter tiltak for å berge havaristen, lasten og miljøet. For å besvare dette er det nødvendig å se hva som ligger i farebegrepet.

Lovens alternativ om at skipet må være ”i fare” reiser to spørsmål; hva det må være fare for, og hvor tydelig faren må være for havaristen. Hva det må være fare for kan generelt besvares med at det må foreligge *”en reell risiko for at skipet skal gå tapt eller bli påført betydelig skade”*, jf. ND 1999 s. 269 NH. Det er ikke oppstilt et krav om at det må være fare for fysisk totaltap, men det må være fare for at skipet eller gjenstanden skal påføres skade av et visst omfang¹⁰¹.

Gjennom rettspraksis har det etter hvert blitt klarere hvor tydelig faren må være for havaristen. Først og fremst må det være høyere risiko for skade eller tap enn ved farene som normalt truer skipsfarten¹⁰². Det kreves ikke sannsynlighetsovervekt for at skaden skal inntre, men en teoretisk mulighet er ikke nok. Etter hvert er det også oppstilt et krav om objektiv fare.

Den første uttalelsen fra Høyesterett kom ved ND 1996 s. 238 NH ”Loran”, som gjaldt vilkårene for bergelønn og tolkningen av farebegrepet. Bakgrunnen for saken var at fiskefartøyet Loran hadde fått maskinproblemer og ba om assistanse i form av sleping. I etterkant viste det seg at Loran kunne kommet seg til havn uten assistanse, da motoren hadde tilstrekkelig ytelse igjen. Høyesterett la til grunn at skipet objektivt sett måtte være i fare for at det skulle være gjenstand for berging. Dette mente de ikke var tilfelle for Loran, og det ble ikke tilkjent bergelønn. Dommen er imidlertid avsagt med dissens 4-1. Førstvoterende ser ut til å legge avgjørende vekt på lovens ordlyd og Sjølovkomisjonens synspunkter i utkastet til sjøloven av 1893. Den dissenterende dommer mente på sin side at verken lovens ordlyd eller forarbeider ga noen veiledning. Han hevdet at faren måtte ”bedømmes ut fra situasjonen slik

¹⁰¹ Falkanger og Bull s. 483

¹⁰² Se ND 1999 s. 269 NH

den fortonte seg på assistansetidspunktet”. Dersom det ut fra de tilgjengelige opplysninger måtte anses å foreligge fare på det tidspunktet, burde bergelønn tilkjennes.

Den neste saken - ND 1999 s. 269 NH ”Los 102” – gjaldt krav på bergelønn etter at losbåten ”Los 102” fikk manøvreringstrøbbel og mottok assistanse. Her la Høyesterett til grunn både førstvoterendes og annenvoterendes syn fra ND 1996 s. 238 NH ”Loran”. De opprettholdt synspunktet om en objektiv bedømmelse av farebegrepet, men la til at vurderingen måtte tas med utgangspunkt i ”situasjonen slik den forelå på bergingstidspunktet”. Med det åpnet de for at det kunne være tale om en bergingssituasjon, selv om det på et senere tidspunkt viste seg å ikke egentlig foreligge slik fare som først antatt. Høyesterett mente vurderingen ville avhenge av hvordan mannskapet vurderte situasjonen ut fra sin kompetanse og sine ferdigheter.

I ”Norsk Viking”-saken som først ble behandlet av Haugesund Byrett¹⁰³, deretter av Gulating Lagmannsrett¹⁰⁴ og til sist av Høyesterett¹⁰⁵ var farebegrepet også tema. Byretten la til grunn Høyesteretts uttalelser i ND 1999 s. 269 NH ”Los 102” og tilkjente bergelønn fordi begge skipsførere hadde oppfattet situasjonen som kritisk. Lagmannsretten mente imidlertid at Byretten hadde basert seg på et subjektivt farebegrep og uttalte følgende:

”de involverte personers oppfatning på bergingstidspunktet er å anse som et bevismoment, ikke – slik byretten har lagt til grunn – det avgjørende vurderingstema i relasjon til spørsmålet om fare. Lagmannsretten oppfatter ellers førstvoterendes uttalelser omkring farevurderingen som en presisering og kanskje også en varsom nedtoning av læren om at farevurderingen er objektiv.”.

Ved Høyesteretts behandling av saken, ble lagmannsrettens dom stadfestet¹⁰⁶. Høyesterett uttalte at førstvoterendes uttalelse i ND 1999 s. 269 NH ”Los 102”, om at vurderingen av faren skulle tas med utgangspunkt i situasjonen på bergingstidspunktet, var en ”presisering og utdyping av bevistema ved vurderingen av om faren var reell, og ikke [...] en endring av den rettslige norm”.

¹⁰³ ND 2001 s. 556 Haugesund Byrett

¹⁰⁴ ND 2004 s. 378 Gulating Lagmannsrett

¹⁰⁵ ND 2004 s. 383 NH

¹⁰⁶ Rt. 2004 s. 1909

Både Falkanger og Bull og Erling Selvig har uttalt at de anser rettssituasjonen som klar etter Høyesteretts avgjørelse i saken om ”Norsk Viking”¹⁰⁷. Det må altså legges til grunn et krav om objektiv fare. Mannskapets kompetanse og ferdigheter, samt deres vurdering av situasjonen, vil være bevisstema ved vurderingen. Selvig ser ut til å mene at mannskapets håndtering av situasjonen blir gjenstand for en forsvarlighetsvurdering basert på hva som kan forventes ut fra objektive kriterier om godt sjømannskap.

I de fleste situasjoner der Kystverket har en interesse av å gripe inn kan det vanskelig tenkes at fare-vilkåret vil by på tolkningstvil. Kystverket vil med all sannsynlighet ikke gripe inn med mindre det foreligger fare for at skipet skal grunnstøte, hvor havaristen og lasten vil påføres skader og et oljesøl av et visst omfang vil bli resultatet. Man kan likevel tenke seg at spørsmålet kan komme på spissen dersom et større skip med store mengder olje ombord får fremdriftsproblemer og driver mot land. Om det i etterkant av bergingen viser seg at skipet kunne gått for egen motor til sikker havn, kan det være usikkert om skipet faktisk var i fare.

For private bergere kan konsekvensen av denne usikkerheten være at de vegrer seg fra å iverksette bergingsoperasjoner før det foreligger en bergingsavtale mellom dem og havaristen. Dette kan medføre forsinkelser ved iverksettelsen av bergingsoperasjonen, som igjen kan føre til at Kystverket vil ha en interesse av å gripe inn for å unngå forurensning og for å sikre en sikker sjøvei. Det vil likevel eksistere like stor usikkerhet for Kystverket om hvorvidt de har krav på bergelønn for sitt arbeid. Dette kan virke mot bergingsreglenes hensikt, idet en slik usikkerhet ikke virker oppmuntrende for potensielle bergere.

5.3.3 Bergingen må ha ført til et nyttig resultat

Tema i dette underkapittelet er hva som er å anse som vellykket bergingstiltak i relasjon til Kystverkets tiltak. Bergeren har kun krav på bergelønn dersom bergingen har ført til et ”nyttig resultat”, jf. sjøl. § 445 første ledd første punktum. I dette ligger et krav om at bergingen var vellykket, uavhengig av hvor god innsats bergeren har lagt i bergingsoperasjonen. Dette omtales også som ”no cure, no pay”.

Spørsmålet om hvorvidt bergingsoperasjonen var vellykket kommer sjeldent på spissen når skip som er i fare skal berges. Skipet må være brakt i sikkerhet, eller ”definitivt ut av faren”,

¹⁰⁷ Se Falkanger og Bull s. 485 og kommentarer 2004-2008 til Nordiske domme i sjøfartsanliggender s. 15-16

for at det skal være tale om en vellykket berging¹⁰⁸. Hva som anses å være ”i sikkerhet” avhenger av den foreliggende situasjonen. Dersom skipet tar inn vann og er i fare for å synke, bør ”i sikkerhet” tilsi at skipet fraktes til sikker havn eller til tørrdokk¹⁰⁹. Et eksempel på at bergingsoperasjonen ble ansett fullført da skipet ble satt i tørrdokk er ND 1994 s. 327.

Det er større usikkerhet knyttet til om aksjonen har vært vellykket når skipet er forulykket. Dersom det bergede ikke har noen økonomisk verdi etter bergingen, har ikke bergeren krav på bergelønn. I forarbeidene fremgår det at opprydding av oljesøl etter et totalforlist skip ikke vil være en bergingsaksjon, men en oljevernaksjon hvor Kystverket må kreve refusjon av kostandene de har hatt¹¹⁰. Med dette forstår jeg at dersom skipet har sunket og det ikke lar seg gjøre å berge skipet, vil den forurensning som eventuelt har oppstått måtte ryddes opp på ”vanlig” måte gjennom reglene om tiltakspålykt og umiddelbar iverksettelse i forurensningsloven.

Ved forulykkede skip kan man også spørre seg hvor grensen går mot vrakfjerning. Kystverket kan pålegge vrakfjerning etter forurl. § 7. Om pålegget ikke etterkommes og Kystverket iverksetter tiltak på vegne av den ansvarlig, vil likevel ikke dette utløse krav på bergelønn. Også her må de kreve refusjon av kostandene sine etter forurl. § 76. For oversiktens skyld nevnes at også ansvaret for kostnader til vrakfjerning kan begrenses av skipets eier. Fjerningen av Costa Concordia omtales i mediene som en av de største bergingsoperasjonene i historien¹¹¹. Skipet ble imidlertid ansett som et vrak og etter bergingsselskapene lykkes med å få det i tørrdokk, har det blitt destruert. Om fjerningen av skipet hadde vært utført utenfor kontrakt, er det derfor nærliggende å tro at denne operasjonen ikke ville vært berging i lovens forstand. Gelso M er et annet eksempel på skip som ble ansett som vrak¹¹².

Har det vært utført bergingsarbeid for skip som medførte fare for miljøskade, har bergerne krav på særlig vederlag. Kravet er ikke betinget av at man har gjennomført en ”vellykket berging”. Med andre ord medfører bestemmelsen i sjøl. § 449 et unntak fra prinsippet om ”no cure, no pay”. I tilfellene hvor skipet er forulykket vil altså det særlige vederlaget spille en

¹⁰⁸ Se ND 1959 s. 198 Stavanger byrett

¹⁰⁹ Et basseng som kan tømmes for vann, slik at skipet kan stå tørt og dermed kan repareres eller undersøkes

¹¹⁰ NOU 1994:23, kommentar til § 449

¹¹¹ <http://www.bbc.com/news/world-europe-19962191>

¹¹² <https://www.nerigroup.net/case-histories/wreck-removal-gelso-m/>

viktigere rolle enn dersom man har lykket med å berge økonomiske verdier. For Kystverket vil det altså ha stor betydning om skipet er i fare eller om det er forulykket, med tanke på hvilke utgifter de kan få dekning for. Man har imidlertid ikke krav på særlig vederlag med mindre det særlige vederlaget overstiger den utmålte bergelønnen, jf. sjøl. § 449 første ledd annet punktum. Har bergeren fått dekket sine omkostninger ved den ordinære bergelønnen, vil han altså ikke ha krav på særlig vederlag ved siden av. Krav på særlig vederlag er tema i kapittel 5.4.1 og 5.4.2.

5.4 Utmåling av bergelønnen

Kan Kystverket oppnå full dekning gjennom den ordinære bergelønnen for pådratte kostnader knyttet til forhindring og begrensning av akutt forurensning? For Kystverket vil motivasjonen bak et bergelønnskrav være å oppnå dekning for de utgifter de har pådratt seg. Profitt og oppmuntring spiller således liten rolle. Men hvilke utgifter kan de forvente å få dekning for? Et sentralt vurderingstema er i hvor stor grad Kystverket kan rydde opp oljesøl i miljøet som ledd i en bergingsoperasjon, og om de kan iverksette de samme tiltakene som de kan iverksette etter forurl. § 7.

Det finnes ingen absolutte regler i sjøloven om hvor stor bergelønnen skal være. Det er imidlertid satt en begrensning i sjøl. § 445 første ledd annet punktum, der det heter at bergelønnen ikke skal overstige det bergedes verdi. Selve utmålingen av bergelønnen er altså skjønnsmessig. Som et minimum har bergerne krav på å få dekket de faktiske kostnader de har hatt¹¹³. Som tidligere nevnt skal bergelønnen også oppmuntre til berging, jf. sjøl. § 446 første ledd.

Ved utmålingen av bergelønnen, skal visse momenter tillegges vekt. Disse er listet opp i sjøl. § 446 første ledd bokstav (a) til (j). Først og fremst nevner bestemmelsen at verdien av det bergede har betydning for bergelønnens størrelse. Her er det den faktiske verdien umiddelbart etter at bergingen er avsluttet som normalt er avgjørende¹¹⁴. De andre momentene som nevnes i bestemmelsen er bergernes dyktighet og innsats for å berge det materielle (skip og last), menneskeliv og miljøet. I hvilken grad bergingen er vellykket, hvilke farer og eventuelt hvor store farer som har havaristen har vært utsatt for og hvor raskt hjelpen er ytet har også

¹¹³ Falkanger og Bull s. 491

¹¹⁴ Falkanger og Bull s. 490

betydning. Videre har det betydning hvor mye ressurser bergerne har lagt i bergingsoperasjonen, og eventuelt om de er påført tap. Av betydning for utmålingen er det også om det har eksistert en risiko for at bergerne vil pådra seg erstatningsansvar under bergingsoperasjonen, eller om bergerne eller bergernes utstyr har blitt utsatt for annen risiko. De to siste momentene i bestemmelsen er særlig viktige der bergerne er profesjonelle. Da har det betydning at skip og annet utstyr har vært brukt eller holdt tilgjengelig under bergingen, samt graden av beredskap og effektivitet ved bergernes utstyr. Det samme gjelder verdien av bergernes utstyr. Dersom det foreligger stor fare for totaltap og dermed at bergingen ikke skal lykkes, eller det er høy risiko for at bergerne utsettes for skader, bør oppmuntringshensynet veie tungt. Bergelønnen bør i slike tilfeller utmåles høyt¹¹⁵.

Det sentrale momentet for denne avhandlingen er bergernes dyktighet og innsats for å forhindre eller begrense miljøskade. Definisjonen av ”miljøskade” fremgår av sjøl. § 441 (d). Det må være fare for eller inntrådt ”*vesentlig fysisk skade på menneskelig helse, eller på liv eller ressurser i vassdrag eller kystfarvann med tilstøtende områder, eller i norsk økonomisk sone, som er følge av forurensning, brann, eksplosjoner eller liknende alvorlige hendelser*” for at skadetypen og omfanget skal omfattes av ordlyden. Begrepet ”menneskelig helse” må sies å være tilstrekkelig klar i sin ordlyd. Innholdet i begrepene ”liv” og ”ressurser” er omtalt i forarbeidene¹¹⁶. Hva angår ”liv” er det henvist til konvensjonsteksten som benytter begrepet ”marine life”. Dette omfatter alt liv i havet i tillegg til fugleliv og annet dyreliv. Med ”ressurser” siktes det til badestrender og andre rekreasjonsområder. Det avgrenses uttrykkelig mot skader på bygninger og havneanlegg.

Er skadetypen omfattet av disse begrepene, må de være vesentlige for at det skal være tale om miljøskade. I forarbeidene har både Miljøverndepartementet og Justisdepartementet uttrykt at vesentlighetskravet kan tenkes å hemme interessen av å berge. Et for strengt vesentlighetskrav kan altså virke i motsatt retning av oppmuntringshensynet. Justisdepartementet har likevel uttalt at de ”regner med” at domstolene og voldgiftsrettene vil unngå å tolke vesentlighetskravet strengt, da det kan føre til skade for miljøet. De henviser til en tolkning i tråd med Grl. § 110b (i dag §112) og bergingskonvensjonens fortale. Jeg går ikke inn på det nærmere innholdet i Grl. § 112, men det er verdt å nevne at bestemmelsen grunnlovsfester at

¹¹⁵ Sjur Brækhus, Bergning, Forelesninger over sjørett del 7, 1967 s. 2.

¹¹⁶ NOU 1994:23, kommentar til § 441 (d)

det er en menneskerettighet å ha et miljø som sikrer helsen og en bærekraftig og mangfoldig natur. I fortalen til bergingskonvensjonen er det fremhevet at ”effektive og betimelige” bergingsoperasjoner kan gi store bidrag til sikkerheten for blant annet miljøvern. Dersom et skip går på grunn, slik at det går hull på drivstofftankene og drivstoff lekker ut i sjøen, må det klart anses å oppfylle kravet til vesentlig miljøskade.

Sist, men ikke minst, må skaden være en konsekvens av en bestemt hendelse, for eksempel forurensning. I forarbeidene henvises det til definisjonen av forurensning i forurl. § 6. Som nevnt vil det ikke være tvil om at bunkersoljesøl, eller annet oljesøl av et visst omfang, er forurensning etter forurl. § 6.

Hvilke tiltak som omfattes av ordlyden i sjøl. § 446 (c), fremgår imidlertid ikke av verken forarbeider eller av rettspraksis. Dette henger nok sammen med at berging er frivillig og at det dermed ikke stilles noen krav til hvilke tiltak som iverksettes. På grunn av mangel på rettskilder må vurderingen gjøres med utgangspunkt i ordlyden i bestemmelsen og reelle hensyn.

Som vi har sett omfatter ordlyden ”miljøskade” mer enn begrepet forurensning.

Forurensningen er kilden til miljøskaden. Det er derfor nærliggende å tolke ordlyden i sjøl § 446 (c) dithen at den omfatter tiltak knyttet til å fjerne denne kilden. Man vil for eksempel forhindre miljøskade dersom man sørger for å slepe vekk skip som er i ferd med å grunnstøte, eller om man tømmer grunnstøtte skip for olje før noe lekker ut. Det må være tale om begrensning av miljøskade, dersom man sørger for å samle oljen i oljelenser, for deretter å suge det opp, slik at det ikke flyter utover eller mot land. Opprydding av oljelekkasje på sjøen vil altså være berging i lovens forstand.

Ettersom ressursene som er ønsket beskyttet er liv i havet, dyre- og fugleliv, er det imidlertid grunn til å stille spørsmål om det ikke også burde forventes at man gjør sitt ytterste for å begrense skadene som oppstår på land. Bestemmelsen nevner imidlertid ikke noe om avbøting av skader slik forurl. § 7 gjør. Som tidligere nevnt vil et eksempel på avbøtende tiltak være strandrensing.

Dette kan tyde på at grensen for hva som anses som berging går ved slike avbøtende tiltak. På den annen side ville det virke mot sin hensikt om ikke man ble belønnet for å ha ryddet opp etter havaristen også på land, dersom man har anledning til det. Dette fordi bestemmelsen skal belønne bergernes innsats. Dette taler for at Kystverkets oppryddingstiltak både på sjø og på

land er bergingstiltak i lovens forstand, forutsatt at de også har medvirket til berging av skip eller last.

Er verdiene brakt i sikkerhet, har man imidlertid ikke krav på dekning av kostnader til tiltak iverksatt etterpå¹¹⁷. Som illustrasjon kan avgjørelsen fra Kouvola Hovrätt i Finland vedrørende grunnstøtingen av M/S ”Confidante” tjene som eksempel¹¹⁸. Fartøyet gikk på grunn utenfor Kotka i Finland. Det sprang lekk, men lyktes å gå for egen maskin tilbake til havnen. Det ble utført diverse reparasjoner, som et privat bergingsselskap krevde bergelønn for. Retten kom her til at de ikke hadde berget et fartøy i fare og tilkjente ikke bergelønn.

Det vil altså si at så fort skipet er fjernet fra faren eller den forulykkede tilstanden – det er for eksempel slept til sikker havn eller fraktet til tørrdokk – avsluttes bergingsarbeidet. Alle kostnader til etterfølgende opprydding vil dermed ikke være del av et bergelønnskrev. Dette kan imidlertid tenkes å stille seg annerledes dersom man har forsøkt å berge et skip, men operasjonen har endt med totalhavari. I så fall vil det være spørsmål om krav på særlig vederlag.

5.4.1 Særlig vederlag ved mislykket forsøk på avverging av miljøskade

Kan Kystverket oppnå full dekning av sine omkostninger ved hjelp av det særlige vederlaget?

Kommer retten til at bergeren har krav på særlig vederlag, er utgangspunktet at vederlaget skal svare til bergerens omkostninger ved bergingsarbeidet, jf. sjøl. § 449 første ledd første punktum. Med bergerens omkostninger menes ”de utgifter bergeren med rimelighet har pådratt seg under bergingsarbeidet, med tillegg av ”rimelig godtgjørelse” for utstyr og mannskap benyttet under arbeidet”, jf. sjøl. § 449 tredje ledd. Med ”pådratte utgifter” siktes det til utgifter i forbindelse med handlinger som enten direkte eller indirekte har til formål å avverge eller begrense miljøskade¹¹⁹. Det er likevel bare de utgifter som er pådratt med rimelighet som kan kreves dekket gjennom det særlige vederlaget. Utgifter til nødvendige tiltak utløser altså ikke krav på særlig vederlag.

¹¹⁷ Falkanger og Bull s. 485

¹¹⁸ ND 1996 s. 85 Kouvola Hovrätt

¹¹⁹ Falkanger og Bull s. 492

Det første vurderingstema er hvilke kostnader Kystverket pådrar seg som kan anses ”rimelige”. Det finnes ingen holdepunkter i rettspraksis om hva som ligger i begrepet. Det er derfor grunn til å se hen til hvilke omkostninger det kan kreves dekning for i SCOPIC-klausulen¹²⁰. Her har man forhåndsavtalte rater for slepepersonell, utstyr og sikkerhet. Klausulen kan ikke sies å gi et klart svar på hvilke omkostninger som vil godtas av retten dersom et krav på særlig vederlag fremmes, da det nok vil variere fra hendelse til hendelse. Den kan gi likevel gi en indikasjon på hvilke utgifter som normalt påløper i løpet av en bergingsoperasjon.

Etter SCOPIC-klausulen er utgifter til alt fra slepepersonell til administrasjon, kommunikasjon og spesialister godkjent. Det er fastsatt dagsrater for slepebåter. Dersom slepebåten er sertifisert med ”Ice Class” skal et tillegg utbetales per dag. Drivstoff og smøreolje kommer i tillegg. Av annet utstyr er det fastsatt dagsrater for følgende: generatorer, kompressorer, sikringsskap, slanger, dykkerutstyr, arbeidsklær- og sikkerhetsutstyr, oljevernutstyr, pumpe-utstyr, lys, vinsjer, fendere, sjakler, sveise- og skjæreutstyr, containere til oppbevaring og diverse utstyr. Oljevernutstyret omfatter kun utstyr som brukes på sjø (som oljelenser og utstyr til lagring av drivstoff og ballast).

Kystverkets refusjonskrav mot redersiden etter havariet av Full City omfattet utgifter til følgende: fartøy/leie av båter, fly- og satellittovervåkning, oljevern og annet utstyr (sjø), vask av fartøy og utstyr, transport, truck, løft, drivstoff, lokal- og lagerleie, strandrensing (utstyr, arbeidstøy og forbruksmateriell), reparasjoner og tapt/skadd materiell, rengjøring, deponering og massebehandling, lønn, depotstyrker, innkvartering, forpleining og reiseutgifter, kontorrekvisita og kommunikasjon, miljøundersøkelser, oljeskadet fugl og vilt, annen faglig hjelp og diverse kostnader¹²¹. Totalt var kostandene på 255.092.559 kr.

Kostnader til strandrensning, depotstyrker, deponering, massebehandling, miljøundersøkelser og oljeskadet fugl og vilt er altså ikke omfattet av SCOPIC. Riktignok er det inntatt i klausulen at utgifter til annet utstyr som er brukt kan kreves dekket, men det blir da opp til engelsk voldgiftsrett å avgjøre hva og hvor mye som faktisk dekkes.

¹²⁰ SCOPIC Appendix A

¹²¹ TOSLO-2015-50662 Oslo tingrett

Ettersom det ikke er nevnt utstyr som brukes på land i klausulen, kan det tyde på at kostnader knyttet til rensing av områder som har fått oljepåslag ikke omfattes. Om dette er tilfelle, vil Kystverket ikke få dekket kostnader knyttet til opprydding på land. Dette kan henge sammen med at bergerne og assurandørene har en forventning om at myndighetene tar hånd om oljevernaksjonen, idet det ikke er noe beredskapskrav til skipets eier.

SCOPIC-klausulen er imidlertid til for å sikre oppdragsgiver kontroll over kostnadspådrag og den som utfører oppdraget en garanti for at han får dekning for sine kostnader. Således er kanskje ikke miljøaspektet klausulens hovedfokus.

Dersom det er tale om skip i fare, vil det mest nærliggende være å tolke reglene dithen at tiltak knyttet til bekjemping av forurensning som inntreffer på sjøen er å regne som berging, mens etterfølgende opprydding i miljøet vil være utgifter som Kystverket eventuelt må kreve refundert etter forurl. § 76. Dette fordi skipet da vil være brakt i sikkerhet og bergingsoperasjonen som sådan er avsluttet. Dersom det er tale om forulykkede skip kan utsiktene for å berge miljøet på land være bedre. Dette først og fremst fordi det ofte kan være tidkrevende og utfordrende å fjerne havaristen, både når det har grunnstøtt, men spesielt om skipet er sunket. Kystverket kan altså ha mer tid tilgjengelig til å utføre det nødvendige oppryddingsarbeidet og kreve bergelønn og/eller særlig vederlag for dette i etterkant.

Dette vil i så fall bety at det ikke vil være aktuelt for Kystverket å kreve bergelønn og/eller særlig vederlag i tilfeller hvor store mengder bunkersolje lekker ut fra skip som for eksempel har gått på grunn. Det er stor sannsynlighet for at oljen i slike tilfeller vil treffe land og det vil bli omfattende opprydding langs kystlinjen.

Det neste spørsmålet er hva som menes med ”rimelig godtgjørelse”¹²². En alminnelig språklig forståelse av ordlyden tilsier nemlig at man kan regne med profitt i det særlige vederlaget.

I saken om Nagasaki Spirit ble det imidlertid endelig avklart av House of Lords¹²³ at profitt ikke kunne inkluderes¹²⁴. I avgjørelsen pekes det på at bergingskonvensjonens artikkel 14 skal

¹²² Den engelske konvensjonsteksten benytter ordlyden ”fair rate”.

¹²³ House of Lords i England er overhuset i Det britiske parlamentet. På tidspunktet for avgjørelsen i saken om Nagasaki Spirit (1997) var House of Lords den høyeste domstol i England, Wales og Nord-Irland (samt høyeste domstol for privatrettslige saker i Skottland). The Supreme Court har vært øverste domstol siden 2009.

¹²⁴ Semco Salvage & Marine Pte. Ltd. v. Lancer Navigation – House of Lords 1997

oppmuntre bergere til å være forberedt og tilgjengelig for bergingsoperasjoner, men det understrekes at det ikke er ment at det skal etableres *”an entirely new and distinct category of environmental salvage, which would finance the owners of vessels and gear to keep them in readiness simply for the purpose of preventing damage to the environment.”*. Av den grunn anerkjenner ikke House of Lords at bergere trenger ytterligere oppmuntring enn hva som allerede følger av utmålingsreglene for bergelønnen for øvrig. Hvorvidt norske domstoler ville akseptere et visst profittelement er uklart.

5.4.2 Forhøyet særlig vederlag ved vellykket miljøberging

Vil Kystverket ha krav på forhøyet særlig vederlag?

Dersom bergeren har lyktes med å forhindre eller begrense miljøskade, kan det særlige vederlaget forhøyes, jf. sjøl. § 449 annet ledd. Bergeren kan da få tilkjent et vederlag som vil overstige omkostningene han har hatt. Som utgangspunkt kan det særlige vederlaget da forhøyes med 30% av bergerens omkostninger. Det kan likevel forhøyes med inntil 100% av bergerens omkostninger dersom retten finner det rimelig. Da skal det tas hensyn til de momenter som fremgår av sjøl. § 446. Det er overlatt til domstolene å vurdere hvor mye vederlaget skal forhøyes.

Skandinaviske domstoler har ikke tatt stilling til spørsmålet om når man har krav på særlig vederlag tilsvarende mer enn 30% av omkostningene. Det finnes heller ingen veiledning i forarbeidene eller i bergingskonvensjonens ordlyd. Dette skyldes at det under forhandlingene ved utarbeidelse av bergingskonvensjonen var stor uenighet om pro-sentsatsene. Man kom imidlertid frem til et kompromiss som nå viser seg i konvensjonens ordlyd¹²⁵. Dette omtales gjerne som ”The Montreal Compromise”.

Falkanger og Bull¹²⁶ refererer til engelsk voldgiftspraksis om parallellbestemmelsen til sjøl. § 449, hvor 30%-reglen er oppfattet som den reelle grensen. Dersom man skulle ha krav på forhøyet særlig vederlag tilsvarende mer enn 30%, skulle det ”adskillig til”. Hvordan

¹²⁵ Se NOU 1994:23 om Berging kapittel 2.1.1, der Sjølovkomitéen henviser til Utenriksdepartementets foredrag til statsråd i forbindelse med vedtaket om å undertegne Bergingskonvensjonen 1989.

¹²⁶ Falkanger og Bull s. 492

spørsmålet er løst i engelsk voldgiftsrett kan ikke sies å gi et tydelig svar på hvordan norske, eller skandinaviske, domstoler ville løst det. Likevel kan det gi en indikasjon.

Uklarheten i bestemmelsen er forsøkt løst i SCOPIC-klausulen. Dersom denne er inntatt i bergingsavtalen, vil bergerene ha krav på særlig kompensasjon tilsvarende 25% av omkostningene de har hatt ved bergingsaksjonen¹²⁷. Dette gjelder uavhengig av om det har vært fare for miljøskade eller ei¹²⁸.

Dersom staten velger å inngå bergingskontrakt, og inntar SCOPIC-klausulen i denne, vil altså prosessrisikoen være lavere enn om de unngår slike kontrakter. Det er imidlertid lite sannsynlig at staten vil inngå bergingskontrakter, slik som Lloyd's Open Form. Dette fordi kontraktene gjerne henviser til voldgiftsrett for fastsettelse av vederlag og særlig kompensasjon. Dersom Lloyd's Open Form benyttes, vil voldgift fastsettes i London uavhengig av om britiske interesser er berørt under bergingsoperasjonen, jf. LOF (I).

Det er uansett lite sannsynlig at staten vil inkludere forhøyet særlig vederlag i sitt krav på bergelønn. Dette fordi motivasjonen ikke er å oppnå profitt, men å få dekket de faktiske kostnader de er påført ved iverksatte tiltak.

5.4.3 Eksempler på utmålt bergelønn

ISU (International Salvage Union) har siden 1978 samlet data fra nesten 2900 saker der Lloyd's form er benyttet. På denne måten har de kartlagt at den gjennomsnittlige proSENTSATS som tilkjennes som bergelønn er 8,12% av det bergedes verdi¹²⁹. Da dette er bergingsoperasjoner som er basert på kontrakt, kan ikke disse tallene sies å gi Kystverket tilstrekkelig forutberegnelighet til at det kan tjene som argument for å kreve bergelønn fremfor refusjon. Det er derfor hensiktsmessig å se på noen eksempler på utmålt bergelønn i praksis.

I ND 2002 s.229 ble det fastsatt en bergelønn tilsvarende 10% av det bergedes verdi.

Bakgrunnen for saken var at fiskebåten "Gissur Hviti" fikk motorhavari og mottok assistanse. Først ble det slept av "Andenesfisk II", men etter at sleperen røk to ganger, tok

¹²⁷ SCOPIC-klausulen punkt 5 (iv).

¹²⁸ SCOPIC-klausulen punkt 2

¹²⁹ <http://www.marine-salvage.com/environmental/ISU%20Final%20Position%20Paper.pdf>

redningsskøyta "Reidar von Koss" over og sørget for å få "Gissur Hviti" til havn. Saksøkeren (Andenes Havfiskeselskap AS) hadde her, i tillegg til kravet på bergelønn, fremmet krav på særlig vederlag på 30.000 kr for avverging av miljøskade og utgiftsdekning på 77.823 kr. Det ble ikke tilkjent særlig vederlag ved siden av bergelønnen. Selv om det ikke uttales uttrykkelig i voldgiftsdommen, synes det å være ment at det ikke kunne kreves særlig vederlag i tillegg til bergelønnen når kostnadene ikke overstiger den utmålte bergelønnen. Ved utmålingen ble det lagt vekt på bergerens dyktighet og innsats for å berge skip, last og menneskeliv i tillegg til faren for fysisk totaltap. Miljørisikoen ble ansett som "neppe særlig stor" og har dermed ikke hatt betydning for utmålingen.

ND 2002 s. 278 gjaldt berging av fergen "Margrete Læsø" etter at den grunnstøtte. Fergens og lastens totale verdi var 100 millioner kroner. Sø- og Handelsretten i København la vekt på verdien av det bergede, bergernes profesjonelle og effektive innsats, samt karakteren og graden av fare som fergen var i. Det ble tilkjent en bergelønn på 1 million kroner (1% av det bergedes verdi).

I LH-1997-262 ble det utmålt en bergelønn på 5,31% av det bergedes verdi etter at reketråleren MS "Barentstrål" ble berget etter det hadde grunnstøtt på Svalbard. Lagmannsretten la ved utmålingen vekt på faregraden for havaristen, bergernes oppofrelse og innsats og det bergedes verdi. Det ble påpekt at bergerne hadde utøvet "svært godt sjømannskap under vanskelige forhold" og at de hadde utsatt seg for en "ikke ubetydelig sikkerhetsrisiko" ved bergingsoperasjonen. Det ble heller ikke her ansett å foreligge fare for miljøskade eller fare for totalhavari.

Avverging av miljøskade kan som nevnt være et moment ved utmålingen av bergelønnen, jf. sjøl. § 445 (c). Et eksempel på at retten har vektlagt dette momentet er RG 2008 s. 547. Saken gjaldt utmåling av bergelønn etter at "Marte" fikk totalt motorhavari i farvannet vest av Fedje og ble slept til havn. Skipet fraktet 1.600 MT propylen og hadde 66 tonn bunkersolje om bord. Verdien av det bergede var kr 104.326.828. Bergelønnen ble utmålt til 9 millioner kroner. Ved sin vurdering vektla lagmannsretten at området var særlig vanskelig å seile i, at det var profesjonelle bergere som utførte bergingen, at det var overhengende fare for grunnstøting og at det var reell fare for forurensning. Blant annet uttalte de at det faktum at skipet ikke gikk på grunn var "et rent lykketreff" og at:

”Ved en grunnstøting ville det etter hvert oppstått klar fare for at tankene hvor gassen ble oppvart ville perforeres eller bli slått hull på, som følge av at skipets skrog ville slås mot grunner og fast land. Skipets konstruksjon ville over tid ikke kunne hindre dette.”

Og videre:

”Når det gjelder forurensningsfaren ved utslipp av bunkers, bemerkes at det var ombord ca. 66 tonn av typen IFO180. Dette er samme type olje som også var om bord i «Server». Ankepartene har ikke bestridt at det ved en grunnstøting ville vært reell fare for at denne oljen i alle fall delvis ville lekket ut.” (min understreking).

Verdien av det bergede var kr 104.326.828. Bergelønnen ble utmålt til 9 millioner kroner, hvilket utgjør 8,63% av det bergedes verdi. Retten fremhevet de store kostnadene det medførte å rydde opp oljesølet etter Server, og ser ut til å vektlegge dette ved utmålingen av bergelønnen.

I disse sakene er det svært forskjellig hvor høyt bergelønnen er utmålt, på tross av at det ser ut til at retten har vektlagt flere av de samme momentene. Om man sammenlikner ”Marte”-saken med saken om ”Margrete Læsø”, ser det ut til at det er risikoen for miljøskade som har medført en høyere bergelønn her. Sammenlikner man den utmålte bergelønnen i saken her med den bergelønn som ble utmålt etter bergingen av ”Gissur Hviti” og ”Barentstrål”, er det ikke like klart at risikoen for miljøskade har spilt en så stor rolle.

Med andre ord har bergerne få, om noen i det hele tatt, holdepunkter for å kunne forutse hvor stor bergelønn de vil tilkjennes etter endt operasjon. Dette tyder på at det vil være mindre risikabelt for Kystverket å fremme et refusjonskrav etter forurl. § 76. Den eneste usikkerheten som kan være knyttet til disse kravene relaterer seg til forventningen om at myndighetene ikke skal fremme urimelige krav. At det eksisterer så stor risiko for å sitte igjen uten dekning for de utgifter man har pådratt seg om man velger å kreve bergelønn fremfor refusjon, taler sterkt mot at Kystverket skal kreve bergelønn fremfor refusjon.

5.4.4 ISU's forslag om "environmental salvage award"

I forarbeidene til bergingskonvensjonen fremgår det at ISU ønsket at det ekstra særlige vederlaget kunne forhøyes med inntil 300% av bergerens omkostninger¹³⁰. P&I-assurandørene og flere av landene synes imidlertid at dette var alt for høyt. Mange uttrykte også misnøye rundt enigheten om inntil 100% forhøyet vederlag, men ordlyden har blitt stående.

ISU har fortsatt det samme synet på saken. De mener høyere grenser for det særlige vederlaget vil oppmuntre bergerne til å fortsette deres virksomhet. Blant annet har de uttalt at de, ved arbeidene med Bergingskonvensjonen, støttet (og støtter fortsatt) Professor Erling Selvigs forslag om å introdusere et konsept med bergelønn for avverging av erstatningsansvar¹³¹. Om dagens ordning med særlig vederlag har de uttalt følgende:

"The ISU considers that the present system under the 1989 Salvage Convention, and the commercial arrangements under Lloyd's Form 2011, and where applicable, the Special Compensation P&I Club Clause (SCOPIC 2011), do not provide proper recognition of the salvor's efforts in carrying out his obligations under the 1989 Salvage Convention in avoiding or minimising damage to the environment".

ISU foreslo i april 2012 en endring av artikkel 14 i bergingskonvensjonen. De mener det i stedet for "special compensation" burde være en "environmental salvage award". En slik endring ville medføre at bergerne har krav på et slikt særlig vederlag, eller miljø-bergelønn, ved siden av den vanlige bergelønnen. Også denne miljø-bergelønnen mente de skulle fastsettes med utgangspunkt i oppmuntring. I tillegg har de foreslått at taket for miljø-bergelønnen fastsettes etter det bergede skips tonnasje. Til slutt i forslaget har de understreket at ansvaret for miljø-bergelønn skal gjelde uavhengig av annet ansvar eieren av skipet har.

Assurandørene mente på sin side at det ikke er behov for en slik endring. Gard¹³² begrunner dette med at det er vanskelig å sette en pris på avverging av noe man ikke vet om ville inntruffet og som man ikke kjenner omfanget av om det hadde inntruffet¹³³. I tillegg mener de

¹³⁰ The Travaux Préparatoires of the Convention on Salvage 1989 s. 373

¹³¹ <http://www.marine-salvage.com/environmental/ISU%20Final%Position%20Paper.pdf>

¹³² Gard er assurandør for sjøforsikringer

¹³³ <http://www.gard.no/web/updates/content/20651771/environmental-salvage-it-sounds-good-but-is-it>

at en slik endring i konvensjonen ville medføre at ansvarsassurandørene ville involveres i større grad for å inngå bergingsavtaler, og at dette ville medføre forsinkelser som potensielt kan være ødeleggende for bergingsoperasjonen og for miljøet.

Dersom det gjennomføres en slik endring vil Kystverket i alle fall få dekket kostnader de er påført i forbindelse med håndteringen av den akutte forurensningen. Dette fordi en slik miljøbergelønn ikke skal svare til bergerens omkostninger, slik som i dag, men i stedet skal utmåles rundelig med det formål å oppmuntre til miljøbergning. Hvorvidt det vil være rimelig å tilkjenne staten en slik godtgjørelse kan imidlertid være tvilsomt. Om disse reglene innføres, vil nok hensynet til oppmuntring av den private berger tilsi at offentlige myndigheter unntas fra retten til å kreve bergelønn.

5.5 Retten til å berge

Gjelder Kystverkets rett til å berge i alle tilfeller?

I utgangspunktet har eieren rett til å avgjøre hvem som skal berge, jf. sjøl. § 443 annet ledd¹³⁴. Dersom eieren ikke har gitt et bergingsoppdrag til noen, vil ”først i tid, best i rett” gjelde¹³⁵. I retten til å avgjøre hvem som skal berge ligger også en rett til å avgjøre at noen ikke skal få berge eller at det ikke skal utføres bergingsarbeid i det hele tatt, jf. sjøl. § 450 annet ledd. Av bestemmelsens ordlyd fremgår det at den som utfører bergingsarbeid som trosser et uttrykkelig og berettiget forbud, ikke har krav på bergelønn. Brækhus¹³⁶ mener denne retten gjelder så lenge eier har rådighet over havaristen. Spørsmålet blir her hvilke forbud som er berettigede.

Lovens bestemmelser om berging medfører ingen innskrenking i ”ellers gjeldende regler om bergningsoperasjoner utført av eller under kontroll av offentlige myndigheter”, jf. sjøl. § 442 tredje ledd første punktum. Sjøl. § 442 tredje ledd første punktum henviser i fotnotene til forurl. § 74 som gjelder umiddelbar gjennomføring ved Kystverket. Formålet med denne delen av bestemmelsen er å tydeliggjøre at eventuelle plikter og rettigheter som bergingsreglene måtte utløse, må vike for ”slike forvaltningsrettslige regler” ved motstrid¹³⁷.

¹³⁴ Se mer om retten til å berge i Sjur Brækhus, Retten til å berge, 1966.

¹³⁵ Falkanger og Bull s. 489

¹³⁶ Sjur Brækhus, Bergning, Forelesninger over Sjørett del 7 s. 46

¹³⁷ Se NOU 1994:23 om berging, kommentar til § 442

Dette betyr at et bergingsforbud vil stride med Kystverket rett til å gripe inn etter forurl. § 74 eller gi pålegg etter forurl. § 7 fjerde ledd.

I Tsesis-saken¹³⁸ i Högsta domstolen i Sverige var dette et av spørsmålene. I saken hadde eieren av skipet "Tsesis" protestert mot myndighetenes bergingstiltak. Det ble reist spørsmål om eiers forbud mot berging var "beføiet" etter daværende sjøl. § 224¹³⁹, og om staten dermed ikke hadde krav på bergelønn. Högsta domstolen i Sverige kom imidlertid frem til at den risikoen for oljesøl som fartøyet utgjorde, medførte at myndighetenes inngrep var berettiget. Hvorvidt eier har gitt et berettiget forbud synes derfor å avhenge av om det foreligger risiko for miljøskade, men også av om skipet er i fare.

I utgangspunktet er det én berger som har krav på bergelønn, jf. prinsippet om først i tid, best i rett. Bergerne som har kommet først til havaristen, har imidlertid plikt til å motta assistanse fra andre bergere dersom de ikke har utsikter for å berge skipet på egenhånd, jf. sjøl. § 444 (c) og (d). Hvis flere bergere har samarbeidet, skal bergelønnen fordeles mellom dem, jf. sjøl. § 448. Da skal også momentene listet opp i sjøl. § 446 tillegges vekt.

Saken inntatt i ND 2005 s. 215 kan være illustrerende. Her var det spørsmål om fartøyet "Åsanøy" sin innsats i bergingsaksjonen medførte at bergingen hadde ført til et nyttig resultat. Bakgrunnen for saken var at fiskebåten "Sørbøen" ble liggende å drive da de fikk motorstans som følge av dårlig vær. Fiskebåten "Åsanøy" fikk slept "Sørbøen" et stykke ut fra land, men opplevde tre ganger i løpet av slepet av trossene røyk. Redningsskøyten "Skomvær III" kom etter hvert til stede og slepte "Sørbøen" til kai. Retten kom til at "Åsanøy" sin innsats var en nødvendig faktor for at skipet ikke skulle forlise og for at fartøyet som til sist utførte den endelige, avgjørende innsatsen i bergingsoperasjonen hadde mulighet til å gjennomføre en vellykket berging. Bergingsoperasjonen som "Åsanøy" hadde utført ble ansett som vellykket og retten tilkjente bergelønn.

I situasjoner hvor Kystverket kommer først frem til havaristen og utfører bergingen, må de i utgangspunktet ha den fulle rett til å berge, jf. prinsippet om "først i tid, best i rett". Om private bergingsselskaper, særlig profesjonelle, står til disposisjon for bergeren kan imidlertid hensynet til oppmuntring tilsi at Kystverket bør avstå fra å gjennomføre bergingen. Dette for å

¹³⁸ ND 1983 s. 1 SH

¹³⁹ Lov 20. juli 1893 nr. 1 om Sjøfarten (opphevet)

sørge for at de private aktører oppnår en rundelig utmålt bergelønn og dermed har interesse i å drive virksomheten videre. Hvis Kystverket ikke trekker seg tilbake, vil den private bergeren være avskåret fra å yte assistanse med mindre det er rimelig at flere bergere samarbeider, jf. sjøl. § 444 første ledd (c) og (d). Generelt må det sies å være et argument mot at Kystverket krever bergelønn dersom deres interesser kommer i konflikt med private bergeres interesser.

5.6 Avtalefrihet i bergingsretten

I hvilken grad påvirker bergingskontrakter Kystverkets rett til å berge?

Bestemmelsene om berging i sjøloven er fravikelige, jf. sjøl. § 443 første ledd. Dette medfører at prinsippet om ”No cure, no pay” kan tilsidesettes ved avtale. Dersom en slik bergingsavtale foreligger vil en godtgjørelse i overensstemmelse med denne ikke regnes som bergelønn¹⁴⁰.

Forhåndsavtale om berging er svært vanlig i praksis. Dette kan begrunnes med at det stadig eksisterer stor usikkerhet rundt utmålingen av bergelønnen og/eller særlige vederlag. De aktuelle bergere har ofte interesse i å inngå forhåndsavtale om en fastsatt rate som ikke avhenger av resultatet for operasjonen. I bergingsavtalen er det også vanlig å innta standardkontrakter, slik som ”Lloyd’s standard form of salvage agreement” som ble revidert sist i 2011 eller ”Skandinavisk bjergningskontrakt (1994)” som bygger på Lloyd’s form. Lloyd’s form inneholder også regler om rett til særlig vederlag for den som forhindrer og begrenser miljøskade. Dette henger sammen med at det er av vesentlig samfunnsmessig betydning å forhindre eller begrense forurensning og andre miljøskader¹⁴¹. I tillegg vil slik begrensning ofte innebære at skipets eier unngår erstatningsansvar.

Dersom det er inngått bergingsavtale før Kystverket kommer frem til havaristen, må Kystverket respektere kontrakten som foreligger. Om bergeren ikke har behov for ytterligere assistanse, bør Kystverket nøye seg med å føre tilsyn med gjennomføringen. I motsatt fall – altså hvis forholdene tilsier at det er nødvendig med flere bergere – kan det vanskelig tenkes at bergingsavtalen setter skranker for hvilke krav Kystverket eventuelt har. Dette vil nok være mest tydelig i situasjoner der Kystverket ender opp med å utføre mesteparten av jobben. I så fall må den bergede betale dobbelt opp (det fastsatte beløp etter kontrakten og bergelønn

¹⁴⁰ Falkanger og Bull s. 487

¹⁴¹ NOU 1994:23 om Berging kapittel 2.1 sjette avsnitt

og/eller særlig vederlag til Kystverket). Det vil altså ikke spille noen rolle om eier ønsker å inngå avtale om berging med andre enn staten, der staten (eller andre bergere) har grunn til å gripe inn. Eier har da mistet sin rett til å avvise staten som berger.

5.7 I hvilke situasjoner kan det være aktuelt for Kystverket å kreve bergelønn?

Før Norge tok forbehold ved ratifikasjonen av 1996-protokollen¹⁴² var det ikke like høye begrensingsbeløp som i dag. I dag sørger imidlertid forbeholdet for at begrensingsbeløpene er høye for store skip. Dersom skipene har høye begrensingsbeløp, kan staten regne med full dekning for kravene sine. Dermed vil det i disse tilfellene ikke være aktuelt for staten å kreve bergelønn i stedet for refusjon. Som vist i kapittel 5.4.3 vil bergelønnen sjeldent bli utmålt så høyt at den overstiger den delen av begrensingsbeløpet som staten eventuelt ville motta.

Et eksempel der staten synes å få full dekning for sine utgifter er etter grunnstøtingen av MV ”Godafoss” som resulterte i et betydelig oljeutslipp¹⁴³. Begrensingsbeløpet ville vært på ca. 400 millioner kroner, mens statens refusjonskrav er på 90 millioner kroner. Saken er ikke ferdigstilt.

De tilfeller det kunne være relevant for staten å kreve bergelønn og særlig vederlag måtte være ved hendelser med mindre fartøy hvor begrensingsbeløpet ikke er så stort, men hvor tiltakene på grunn av omstendighetene kan bli ganske kostbare. Et eksempel på dette er en forurensningshendelse langt fra fastlandet hvor ressurser må fraktes langt, for eksempel områdene rundt Svalbard eller på Jan Mayen. I disse områdene er miljøet også svært sårbart, noe som kan tilsa kostbare tiltak. På grunn av et lavt begrensingsbeløp, kan man tenke seg at staten ikke får dekket de pådratte kostandene fullt ut i et begrensingsfond.

5.8 Risikovurderinger

Hvilken risiko innebærer det for staten å kreve bergelønn fremfor refusjon?

Det er ikke helt uproblematisk å kreve bergelønn for staten, når det allerede finnes etablerte regler om refusjon. Det er særlig faren for å ikke få utmålt den bergelønn eller det særlig vederlag man antok som tilsier at man bør være varsom her. I dette underkapitlet vises det til

¹⁴² Se Ot. prp. nr. 79 (2004 – 2005) kapittel 3.

¹⁴³ <http://kystverket.no/Beredskap/aksjoner/Arkiv-over-aksjoner/Godafoss>

noen argumenter for og imot at Kystverket skal kreve bergelønn, basert på risikoen det eventuelt ville medføre¹⁴⁴.

Dersom det først er utmålt bergelønn, har Kystverket god sikkerhet for at kravet deres vil bli dekket. Bergelønnen er nemlig sikret med sjøpant¹⁴⁵ i skip, jf. sjøl. sjøl. § 51 første ledd (5) og last, jf. sjøl. § 61 (1). Falkanger hevder det samme må gjelde for særlig vederlag¹⁴⁶. Det fremgår imidlertid av forarbeidene til bergingsreglene at sjøpant ikke gjelder for særlig vederlag¹⁴⁷. Det er uttrykkelig sagt at spørsmålet om det skal gis sjøpanterett i krav på særlig vederlag må vurderes når eventuelt Sjøpantkonvensjonen 1993¹⁴⁸ implementeres i norsk rett, da denne åpner for å gi sjøpanterett til andre krav enn hva som følger av konvensjonsteksten¹⁴⁹. Konvensjonen er ikke ratifisert av Norge, da det foreløpig ikke er klart om den vil bli ratifisert av mange nok stater til at den vil tre i kraft¹⁵⁰. At krav på særlig vederlag ikke er sikret med sjøpant må sies å medføre stor risiko for staten dersom de velger å fremme et krav på bergelønn.

Erstatning for forurensningsskader er imidlertid også sikret med sjøpant i skip, såfremt det er voldt person- eller tingskade, og kravet ikke kan grunnes på kontrakt, jf. sjøl. § 51 første ledd (3) og (4). Falkanger og Bull nevner som eksempel at en strand-eier som får tilgriset sine strandområder, har erstatningskravet sitt sikret ved sjøpant¹⁵¹. Etter sjøpantkonvensjonen 1993 er krav som utspringer fra de konvensjonsbaserte oljesølansvarene unntatt fra sjøpanterett. Før en eventuell implementering har dette ikke betydning for gjeldende rett. Når det gjelder de konvensjonsbaserte oljesølansvarene, vil sjøpanteretten imidlertid få mindre betydning på grunn av den forsikringsplikt som påhviler eieren av skipet.

¹⁴⁴ Se mer om risiko i Erik Røsæg, *Misapprehension of peril in salvage*, 2004.

¹⁴⁵ Med sjøpant menes legalpant på sjørettens område

¹⁴⁶ Falkanger og Bull s 497

¹⁴⁷ NOU 1994:23 *Berging*, kommentar til §452

¹⁴⁸ International convention on maritime liens and mortgages 1993

¹⁴⁹ Konvensjonen er ment å erstatte Brussel-konvensjonen 27. mai 1967 om innføring av visse ensartede regler om sjøpanterett samt kontrakts- og utleggspant i skip. Denne er heller ikke trådt i kraft.

¹⁵⁰ Ot. prp. nr. 23 (2003 – 2004) s. 65

¹⁵¹ Se Falkanger og Bull s. 108

Kystverket krav på dekning av sine kostnader etter forurl. § 76 er som nevnt ikke å regne som erstatning. Disse krav er dermed ikke sikret ved sjøpant¹⁵². Dersom eier av skipet ikke stiller sikkerhet for Kystverket krav, kan dette få stor betydning. Konsekvensen vil da gjerne bli at det tas arrest i skipet og Kystverket risikerer å havne bak i prioritetsrekkefølgen.

Videre kan bergeren kreve at den som er ansvarlig for kravet på bergelønn eller særlig vederlag skal stille sikkerhet for betalingen, jf. sjøl. § 452 første ledd første punktum. Denne sikkerheten skal i tillegg omfatte renter og omkostninger for kravet, jf. sjøl. § 452 første ledd annet punktum. Rentene løper fra én måned etter fremsettelse av bergelønnskrevet¹⁵³. Dersom det stilles slik sikkerhet, faller sjøpantet for bergelønnskrevet bort jf. sjøl. § 452 første ledd tredje punktum. Dette blir altså mest praktisk for krav på særlig vederlag, ettersom disse ikke er sikret med sjøpant. Dersom bergeren krever at det stilles slik sikkerhet, kan de verdier som er berget ikke flyttes fra stedet der de ble fraktet til etter bergingsoperasjonens slutt, jf. sjøl. § 452 tredje ledd. Slik flytting krever i få fall samtykke av bergerne.

Eier av både tankskip og andre skip har forsikringsplikt, jf. sjøl. §§ 197 første ledd første punktum, 182 a første ledd første punktum og 186 første ledd første punktum. Forsikringen skal dekke ansvar etter henholdsvis sjøl. §§ 191 og 183, opp til de begrensingsbeløp som følger av sjøl. §§ 194, 175 og 175a. Eiers begrensningssum er altså dekket av forsikringen. Med andre ord vil ikke ansvar for forurensningsskade medføre

Den som måtte ha krav på erstatning for forurensningsskade etter sjøl. §§ 191 eller 183, kan reise erstatningskravet direkte mot assurandøren (eller den som har stilt sikkerhet), jf. sjøl. §§ 200 første ledd første punktum og 188 første ledd første punktum. Assurandøren kan da begrense ansvaret etter sjøl. §§ 194 eller etter globalbegrensingsreglene, uavhengig av om eieren av skipet har rett til ansvarsbegrensning.

Det oppstilles ingen krav om at eierens forsikring skal dekke eventuelle bergelønnskrev. Det er imidlertid vanlig at skadeforsikringen dekker omkostninger som er pådratt med den hensikt å unngå eller begrense virkningen av et havari (redningsomkostninger)¹⁵⁴. Dette gjelder også

¹⁵² Se Erik Røsæg, Om vederlag for mislykket berging, s. 439.

¹⁵³ Jf. ND 1997 s. 378 NH (Narvik)

¹⁵⁴ Se Falkanger og Bull s. 543

for kaskoforsikring av skip og last¹⁵⁵. Dette forutsetter at de tiltak som er iverksatt var av ekstraordinær karakter og måtte anses som forsvarlige. Kaskoassurandøren vil altså svare for de kostandene forsikringstakeren pådrar seg i forbindelse med plikt til å utbetale bergelønn¹⁵⁶. Skipets og lastens eier er med andre ord sikret forsikringsdekning for sin del av bergelønnen. Når det gjelder det særlige vederlaget, vil dette dekkes under skipets P&I-forsikring¹⁵⁷. At både bergelønnen og det særlige vederlaget er dekket under de ulike forsikringene har stor betydning for Kystverket idet det blir et argument for å kreve bergelønn.

For både erstatningskrav for forurensningsskade og krav på bergelønn gjelder spesielle foreldelsesfrister enn hva som ville følge av de alminnelige regler i foreldelsesloven¹⁵⁸. Erstatningskrav for forurensningsskade etter sjøl. §§ 183, 191, 207, 208 eller etter 1992-fondskonvensjonen foreldes 3 år etter den dag skaden, tapet eller utgiftene oppsto, jf. Sjøl. § 503 første ledd første punktum. Krav mot 2003-tilleggsfondprotokollen foreldes når krav om erstatning fra 1992-fondskonvensjonen faller bort, jf. Sjøl. § 503 tredje ledd første punktum. Refusjonskrav etter forurl. § 76 foreldes imidlertid 5 år etter den dag da skaden, tapet eller utgiftene oppstod, jf. Forurl. § 76 femte ledd første punktum.

Foreldelsesfristen for fordring på bergelønn og særlig vederlag er to år fra den dag da bergingsforetaket ble avsluttet, jf. sjøl. § 501 første ledd (1). Det avgjørende tidspunktet er altså når ”bergingsforetaket er avsluttet”. I bergingskonvensjonen artikkel 23 har de benyttet ordlyden ”bergingsoperasjonen” i stedet. Det er ingenting som tyder på at begrepene er ment å ha forskjellig innhold. Spørsmålet er når man regner at bergingsforetaket, eller – operasjonen, er avsluttet. Det finnes ingen holdepunkter i forarbeidene verken til sjøloven av 1994 eller 1893 til å endelig fastsette hvilket tidspunkt det siktes til. Bergingsoperasjonene kan utspille seg forskjellig og det kan være tidkrevende prosesser, særlig dersom skipet eller lasten er forulykket. Det mest nærliggende må være å tolke foreldelsesbestemmelsen dithen at når skipet er brakt i sikkerhet, eller bergingsoperasjonen har ført til et nyttig resultat, vil foreldelsesfristen begynne å løpe. At foreldelsesfristen for krav på bergelønn er kort, vil tale mot at Kystverket skal velge å kreve bergelønn fremfor refusjon. Dette fordi det ofte er

¹⁵⁵ Jf. NP § 4-7 og VTV § 39

¹⁵⁶ Se NP § 4-12

¹⁵⁷ Falkanger og Bull s. 497

¹⁵⁸ Lov 18. mai 1979 om foreldelse av fordringer (foreldelsesloven)

tidkrevende prosesser å rydde opp etter oljesøl fra skip. Samtidig vil nok som oftest de mest tidkrevende prosessene (opprydding på land) være unntatt fra hva som faller innunder definisjonen av en bergingsoperasjon, ettersom det avgjørende tidspunkt for avslutning av operasjonen er når skipet er i sikkerhet. Dermed kan det faktum at foreldelsesfristen er kort ikke sies å ha like stor betydning.

6 SAMMENFATNING OG AVSLUTTENDE

VURDERINGER

Det må kunne antas at Kystverket kan opptre som berger, og at de således har krav på bergelønn og/eller særlig vederlag dersom de velger å fremme krav etter dette regelsettet fremfor etter refusjonsbestemmelsen i forurensningsloven. Men vil dette være rettspolitisk riktig å gjøre?

Fremming av bergelønnskrav medfører at Kystverket velger bort det allerede etablerte regimet for refusjon av direkte kostnader. Kystverket har anledning til å frafalle refusjonskrav etter forurl. § 76 tredje ledd, dersom opprettholdelse av kravet vil ”komme til fortrengsel for andre skadelidte eller det vil virke urimelig å fremme kravet”. Frafall av statens krav anses imidlertid som utøvelse av bevilgningsmyndighet som tilkommer stortinget etter Grl. § 75 (d)¹⁵⁹. I forarbeidene forutsettes det at denne myndigheten kan delegeres til forvaltningen og at frafall av refusjonskrav kan være aktuelt i ulike situasjoner¹⁶⁰. Som eksempel peker Miljøverndepartementet på de situasjoner der begrensingsreglene i sjøloven kommer til anvendelse. Ettersom retten til å begrense det økonomiske ansvaret sitt oppad gjelder foran refusjonsplikten i forurl. § 76, mener de at det offentliges refusjonskrav bør stå tilbake for privates erstatningskrav dersom refusjonskravet vil ”komme til fortrengsel”. I forarbeidene er det også nevnt at det ikke nødvendigvis vil være vedkommende forurensningsmyndighet som skal vurdere hvorvidt kravet skal frafalles. Det vil være mer naturlig at en slik avgjørelse treffes av departementet.

Sett i lys av forarbeidene, tyder dette på at Kystverket har en plikt til å fremme refusjonskrav dersom det ikke vil være til fortrengsel for andre kravshavere. Ordlyden i forurl. § 76 trekker imidlertid i den andre retningen, da lovgiver har benyttet seg av begrepet ”kan”. Hensynet bak refusjonsbestemmelsen er at v ikke skal måtte bære kostnadene ved tiltakene de har iverksatt på vegne av den som er ansvarlig for forurensningen¹⁶¹. Dersom det skulle være aktuelt for Kystverket å kreve bergelønn fremfor refusjon, ville målet uansett være å oppnå bedre

¹⁵⁹ Kongeriket Norges Grunnlov av 17. mai 1814

¹⁶⁰ Ot. prp. nr. 11 (1979 – 1980) s. 169 - 170

¹⁶¹ Se NOU 1977:11 Tiltak mot forurensninger Delutredning s. 19

dekning av utgiftene de har hatt. Om kravet fremmes etter det ene eller andre regelsettet kan således sies å spille liten rolle.

Et annet spørsmål er om domstolen ville akseptert et bergelønnskrav fra Kystverket. Svaret på dette er nok ikke like klart, selv om ”tvunget berging” fortsatt vil utløse krav på bergelønn. Dette er nok ikke helt uproblematisk, med tanke på at formålet med bestemmelsene om bergelønn er å oppmuntre til berging. Ei heller er den statlige slepebåtberedskapen ment å konkurrere med private aktører, men skal fungere som en ekstra sikkerhet for å motvirke ulykker til sjøs. Derfor er beredskapen etablert i områder med begrenset tilgang til kommersielle aktører, herunder Svalbard. Det er derfor grunn til å tro at domstolen ville akseptert et bergelønnskrav der Kystverket er med i samtlige ledd i bergingsaksjonen i områder der de ikke fratar private bergere relevante oppdrag.

På den annen side kan manglende tilkjennelse av bergelønn til Kystverket medføre store forsinkelser i iverksettelsen av bergingstiltak og dermed fare både for en sikker sjøvei og for miljøet. Dette fordi det ville være fordelaktig for skip som har behov for assistanse å vente med å la seg berge til Kystverket griper inn. Dette er neppe en ønskelig løsning. Ei heller er den formålstjenlig.

Når det gjelder det forhøyede særlige vederlaget, er det nok lite trolig at retten ville finne det rimelig å tilkjenne staten mer enn 30% av deres omkostninger i forbindelse med en bergingsoperasjon. Et slikt vederlag ville gi staten profitt. Med tanke på de etablerte regler som finnes om refusjon av kostnader, hvor staten kun kan kreve dekket de direkte tap de har hatt, vil det være lite tenkelig at retten ville akseptere å fravike det etablerte regimet for at staten skulle tjene på å fremme kravet etter andre regelsett.

KILDELISTE

Lover

Kongeriket Norges Grunnlov av 17. mai 1814

Lov 20. juli 1893 nr. 1 om Sjøfarten (sjøloven 1893) *opphevet*

Lov 13 juni 1969 nr. 26 om skadeserstatning (skadeserstatningsloven)

Lov 18. mai 1979 om foreldelse av fordringer (foreldelsesloven)

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

Lov 6. desember 1987 om norsk internasjonalt skipsregister (NIS-loven)

Lov 24. juni 1994 om sjøfarten (sjøloven 1994)

Lov 15. juni 2001 om miljøvern på Svalbard (svalbardmiljøloven)

Lov 17. april 2009 nr. 19 om havner og farvann (havne- og farvannsloven)

Internasjonale konvensjoner

Brussel-konvensjonen 23. september 1910 Overenskomst om istandbringelse av visse ensartede regler angående bistand og bergning til sjøs

Originaltittel: Protocol to amend the Convention for the Unification of Certain Rules of Law relating to Assistance and Salvage at Sea of 23 September 1910

Brussel-konvensjonen 27. mai 1967 om innføring av visse ensartede regler om sjøpanterett samt kontrakts- og utleggspant i skip.

Originaltittel: International Convention for the Unification of Certain Rules relating to Maritime Liens and Mortgages (Brussels, 27 May 1967)

Den internasjonale bergingskonvensjonen 1989 (bergingskonvensjonen).

Originaltittel: The international Convention on Salvage 1989.

Protokoll til den internasjonale konvensjon om erstatningsansvar for oljesølskader (ansvarskonvensjonen 1992).

Originaltittel: Protocol to amend the international convention on civil liability for oil pollution damage.

Protokoll til Den internasjonale konvensjon om opprettelse av et internasjonalt fond for erstatning av oljesølskade (fondskonvensjonen 1992).

Originaltittel: Protocol to amend the International convention on the establishment of an international fund for compensation for oil pollution damage.

2003-prokollen til den internasjonale konvensjon om opprettelse av et internasjonalt fond for erstatning av oljesølskade, 1992 (tilleggsfondet).

Originaltittel: Protocol of 2003 to the international convention on the establishment of an international fund for compensation for oil pollution damage, 1992.

International convention on maritime liens and mortgages 1993.

Den internasjonale konvensjon om erstatningsansvar for bunkersoljesølskade, 2001 (bunkerskonvensjonen).

Originaltittel: International convention on civil liability for bunker oil pollution damage, 2001.

Forskrifter

Forskrift 30. juli 1992 nr. 593 om registrering av skip i norsk ordinært register.

Forskrift 30. juni 1992 nr. 592 om registrering av skip i norsk internasjonale skipsregister.

Forskrift 21. desember 2007 nr. 1823. Delegering av myndighet til Kystverket etter svalbardmiljøloven ved akutt forurensning eller fare for akutt forurensning.

Delegering av myndighet til Kystverket etter lov 17. april 2009 nr. 19 om havner og farvann.

Forskrift 27. april 2012 nr. 369. Delegering av myndighet til Kystverkets beredskapssenter etter forurensningsloven ved akutt forurensning eller fare for akutt forurensning.

Forskrift 30. juni 2015 nr. 823 om måling av skip mv.

Norske forarbeider

NUT 1977:1 Utkast til lov om vern mot forurensning og forsøpling med motiver

NOU 1977:11 Tiltak mot forurensning, delutredning

NOU 1994:23 Berging

NOU 2002:15 Oppryddingstiltak etter sjøulykker

Ot.prp.nr. 11 (1979 – 1980) Om lov om vern mot forurensninger og mot avfall

Ot.prp.nr. 32 (1982 – 1983) Om lov om endringer i lov 20 juli 1893 nr. 1 om sjøfarten mm

Ot. prp. nr. 90 (1998 – 1999) om lov om endringer i lov 24 juni 1994 nr. 39 om sjøfarten (sjøloven) og om samtykke til ratifikasjon av 1996-endringsprotokollen til Konvensjon om begrensning av ansvaret for sjørettslige krav 1976

Ot.prp.nr. 38 (2000 – 2001) om lov om miljøvern på Svalbard (svalbardmiljøloven)

Ot.prp.nr. 23 (2003 – 2004) om lov om endringer i lov 8. juni 1984 nr. 58 om gjeldsforhandling og konkurs i enkelte andre lover

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

Ot.prp.nr. 75 (2007 – 2008) om lov om havner og farvann

Prop. 46 LS (2014-2015) Endringer i sjøloven (erstatningsansvar ved transport av farlig gods m.m.) og samtykke til ratifikasjon av protokoll 30. april 2010 til den internasjonale konvensjon om ansvar og erstatning for skade i forbindelse med sjøtransport av farlige og skadelige stoffer, 1996

Internasjonale forarbeider

The Travaux Préparatoires of the Convention on Salvage 1989

Tilgjengelig her:

<http://www.comitemaritime.org/Uploads/Publications/Travaux%20Preparatoires%20of%20the%20Convention%20on%20Salvage%201989.pdf>

Norske rettsavgjørelser

HR-2014-208-U Norges Høyesteretts ankeutvalg (Fjord Champion)

HR-2017-331-A, MV ”Server”

Rt. 1919 s. 770

Rt. 1992 s. 1578 (Arisan)

Rt. 1958 s. 1190 (Astoria)

Rt. 2004 s. 1909 (Norsk Viking)

ND 1996 s. 238 Norges Høyesterett (Loran)

ND 1997 s. 378 Norges Høyesterett (Narvik)

ND 1999 s. 269 Norges Høyesterett (Los 102)

ND 2004 s. 383 Norges Høyesterett

ND 2004 s. 378 Gulating lagsmannsrett (Norsk Viking)

ND 2001 s. 556 Haugesund byrett (Norsk Viking)

ND 1959 s. 198 Stavanger byrett (Ivan)

ND 2002 s. 229 Norsk Voldgiftsdom (Gissur Hviti)

RG 2008 s. 547 Gulating lagmannsrett (Marte)

RG 2011 s. 680 Agder lagmannsrett (Full City)

RG 2012 s. 1495 Eidsivating lagmannsrett

LH-1997-262 Hålogaland lagmannsrett (Polarfangst)

LG-2012-115462 Gulating lagmannsrett (Fjord Champion)

LB-2015-54634 Borgarting lagmannsrett (Server)

TOSLO-2015-50662 Oslo tingrett (Full City)

Internasjonale rettsavgjørelser

Semco Salvage & Marine Pte. Ltd. v. Lancer Navigation – House of Lords 1997

Tilgjengelig her:

<https://publications.parliament.uk/pa/ld199697/ldjudgmt/jd970206/semco01.htm>

ND 1996 s. 85 Kouvola Hovrätt (Confidante)

ND 1983 s. 1 Högsta domstolen i Sverige (Thesis)

ND 2002 s. 278 Sø- og Handelsretten i København (Margrete Læsø)

Juridisk litteratur

Sjur Brækhus, Bergning, Forelesninger over sjørett del 8, 1967

Hans Chr. Bugge, Forurensningsansvaret 1999

Inge Lorange Backer, Innføring i naturressurs- og miljørett fjerde utgave 2002

Knophs oversikt over Norges rett 13. utgave 2009 s. 448

Øystein Wang, Forurensningsloven med kommentarer, 2. utgave 1. opplag 2015

Artikler

Sjur Brækhus, Retten til å berge, 1966.

Trykt i Arkiv for Sjørett, bind 6, hefte 2, 1966, s. 495-557. Denne versjonen er hentet fra 'Juridiske arbeider fra sjø og land'. Artikler samlet i anledning Sjur Brækhus sin 50-årsdag s 535-586 - (FEST-1968-sb-535).

Erik Røsæg, Om vederlag for mislykket berging, 1988

Lov, dom og bok: festskrift til Sjur Brækhus s 437-447 - (FEST-1988-sb-437)

Erik Røsæg, Misapprehension of peril in salvage, 2004

SIMPLY 2004 s. 1-43 - (MARIUS-2005-321-1)

Annet

JDLOV-2000-18062 Lovavdelingens uttalelser om forholdet mellom forurensningsloven og de sjørettslige reglene om ansvarsbegrensning.

Erling Selvig, Kommentarer 2004-2008 til Nordiske domme i sjøfartsanliggender, 2012

The Nordic Marine Insurance Plan of 2013, Version 2016.

Tilgjengelig her: <http://www.nordicplan.org/The-Plan/>

CEFOR – Villkår for transportforsikring av varer fra 1995, Versjon 2004.

Tilgjengelig her: <http://www.cefor.no/Documents/Clauses/Cargo/varevilkår2004.pdf>

Lloyd's Open Form (LOF)

Tilgjengelig for nedlastning her: <https://www.lloyds.com/the-market/tools-and-resources/lloyds-agency-department/salvage-arbitration-branch/lloyds-open-form-lof>

SCOPIC Clause

Tilgjengelig for nedlastning (inkludert vedlegg) her: <https://www.lloyds.com/the-market/tools-and-resources/lloyds-agency-department/salvage-arbitration-branch/scopic>

<http://kystverket.no/Beredskap/Brosjyrer-og-publikasjoner/veiledere/Oljevernustyr--metoder-og-bruk/>

<http://kystverket.no/Beredskap/aksjoner/Arkiv-over-aksjoner/Godafoss/>

<http://kystverket.no/Beredskap/statlige-beredskapsressurser/statlig-slepeberedskap/fakta-om-statlig-slepeberedskap/>

<http://kystverket.no/Om-Kystverket/Kva-er-Kystverket/Verksemd/>

<https://www.nrk.no/rogaland/bergning-av-lasteskip-ved-feistein-fyr-1.13393325>

<http://www.bbc.com/news/world-europe-19962191>

<https://www.nerigroup.net/case-histories/wreck-removal-gelso-m/>

<http://www.marine-salvage.com/environmental/ISU%20Final%Position%20Paper.pdf>

<http://www.gard.no/web/updates/content/20651771/environmental-salvage-it-sounds-good-but-is-it>