



# **Miljøbombers rett til nødhavn**

*Av Eirik Larsen*

*Stor masteroppgave i rettsvitenskap*

*ved Universitetet i Tromsø*

*Det juridiske fakultet*

*Våren 2009*

# INNHold

<b>1. INNLEDNING</b> .....	<b>1</b>
<b>1.1 Plassering av temaet i en større sammenheng</b> .....	<b>1</b>
<b>1.2 Nærmere presisering og avgrensning av temaet</b> .....	<b>2</b>
<b>1.3 Begreper</b> .....	<b>5</b>
1.3.1 BEGREPENE NØDHAVN OG PLACES OF REFUGE .....	5
1.3.2 DE FORSKJELLIGE SONENE I KYSTFARVANNET .....	7
1.3.3 BEGREPET SKIP OG MILJØSKADELIG INNHold .....	9
<b>1.4 Rettskildebildet</b> .....	<b>10</b>
<b>1.5 Metodespørsmål</b> .....	<b>11</b>
<b>2. SPØRSMÅL OM ADGANG TIL NØDHAVN ETTER INTERNASJONAL RETT</b> .....	<b>12</b>
<b>2.1 Utgangspunktet: kyststatens suverenitet</b> .....	<b>12</b>
<b>2.2 Internasjonal sedvanerett</b> .....	<b>13</b>
2.2.1 INNLEDNING .....	13
2.2.2 GENERELL RETT TIL ADGANG TIL HAVNER (ACCESS TO PORT).....	14
2.2.3 HOVEDTREKKENE I UTVIKLINGEN AV SÆRLIGE RETTIGHETER FOR SKIP I NØD .....	15
2.2.4 EKSISTERER DET EN RETT TIL NØDHAVN ETTER INTERNASJONAL SEDVANERETT I DAG? .....	19
<b>2.3 Internasjonale konvensjoner</b> .....	<b>21</b>
2.3.1 HAVRETTSKONVENSJONEN - BESTEMMELSENE OM USKYLDIG GJENNOMFART .....	21
(a) Problemstillingen .....	21
(b) Begrepet «gjennomfart» .....	22
(c) Vilkåret om at gjennomfarten må være uskyldig.....	25
(d) Hva omfatter retten til stans og oppankring? .....	26
(e) Skal artikkel 19 nr. 2 anses uttømmende? .....	27
(f) Oppsummering.....	28
2.3.2 HAVRETTSKONVENSJONEN - PLIKT TIL Å VERNE OM MILJØET .....	28
2.3.3 BERGINGSKONVENSJONEN – SAMARBEIDSPLIKT .....	30
<b>2.4 Retningslinjer fra IMO</b> .....	<b>32</b>
2.4.1 INNLEDNING .....	32
2.4.2 RESOLUSJON A.949(23) – RETNINGSLINJER ANGÅENDE NØDHAVN .....	33
(a) Bakgrunn, og formålet med retningslinjene.....	33
(b) Definisjoner og avgrensninger .....	34
(c) Forventede handlinger for kapteinen på skipet og bergere.....	35
(d) Forventede handlinger av kyststaten.....	36
<b>2.5 EUs trafikkstyringsdirektiv</b> .....	<b>37</b>
<b>2.6 Oppsummering</b> .....	<b>38</b>

<b>3. SPØRSMÅL OM ERSTATNING I EN NØDHAVNSSITUASJON.....</b>	<b>40</b>
<b>3.1 Innledning.....</b>	<b>40</b>
<b>3.2 Utviklingen av et internasjonalt erstatningsregime for utslipp fra skip.....</b>	<b>41</b>
<b>3.3 Reglens anvendelsesområde i en nødhavnssituasjon .....</b>	<b>44</b>
3.3.1 ANSVARSREGLENE FOR EIEREN AV SKIPET .....	44
3.3.2 ANSVARSREGLENE FOR ERSTATNINGSFONDENE .....	45
(a) Utgangspunktet: .....	45
(b) Unntak fra fondenes ansvarsfritak ved forebyggende tiltak fra skadelidte .....	47
3.3.3 KYSTSTATENS ERSTATNINGSANSVAR .....	50
<b>3.4 Oppsummering .....</b>	<b>51</b>
<b>4. NØDHAVN I NORSKE FARVANN .....</b>	<b>52</b>
<b>4.1 Innledning.....</b>	<b>52</b>
<b>4.2 Spørsmål om adgang til nødhavn etter norsk rett.....</b>	<b>53</b>
4.2.1 REGULERING AV SPØRSMÅLET I LOVVERKET .....	53
4.2.2 MYNDIGHETENES PRAKSIS – KYSTVERKETS BEREDSKAPSPLAN .....	55
<b>4.3 Spørsmål knyttet til erstatning etter en nødhavnssituasjon i norske farvann.....</b>	<b>60</b>
4.3.1 STATENS RETT TIL ERSTATNING ETTER ET UTSLIPP I EN NØDHAVNSSITUASJON .....	60
4.3.2 STATENS ERSTATNINGSANSVAR ETTER ET UTSLIPP I EN NØDHAVNSSITUASJON .....	61
<b>4.4 Oppsummering .....</b>	<b>62</b>
<b>5. RETTSPOLITISKE VURDERINGER .....</b>	<b>63</b>
<b>5.1 Forslaget fra CMI til konvensjonsregulering.....</b>	<b>63</b>
5.1.1 OVERSIKT OVER INNHOLDET I FORSLAGET .....	63
5.1.2 BØR RETTEN TIL ADGANG VÆRE BETINGET AV ET KRAV OM ØKONOMISK SIKKERHETSSTILLELSE?.....	65
5.1.3 IMOs SYNSPUNKT PÅ FORSLAGET .....	67
<b>6. AVSLUTTENDE MERKNADER .....</b>	<b>68</b>
<b>KILDER .....</b>	<b>70</b>
Lovgivning.....	70
Forarbeider .....	70
Andre myndigheters praksis .....	70
Rettsavgjørelser.....	71
Internasjonale konvensjoner med mer .....	71
Litteratur.....	72
Internettadresser.....	75

*« What men, what monsters, what inhuman race,  
What laws, what barbarous customs of the place,  
Shut up a desert shore to drowning men,  
And drive us to the cruel seas again. »*

**- Vergil**

# 1. Innledning

## 1.1 Plassering av temaet i en større sammenheng

Dagens skipsfart er et tveegget sverd. På den ene siden er frakt med skip den mest effektive og miljøvennlige måten å forflytte store mengder med gods over lengre distanser som vi kjenner til. Det er anslått at skipsfarten er ansvarlig for 90 % av all varetransport på verdensbasis.<sup>1</sup> På den annen side har skip med miljøskadelig last som blant annet olje-, gass og radioaktivt avfall et enormt skadepotensial dersom noe skulle gå galt, noe som har vist seg gjennom de mange store skipsulykkene de siste 50-60 årene.

Teknologiske nyvinninger, forbedret kommunikasjon og større kunnskap om vær- og farvannsforhold har gjort både skip og ferdsel til sjøs sikrere. Det samme har et økt internasjonalt samarbeid innenfor maritim sikkerhet i regi av forskjellige internasjonale organisasjoner gjort. Samtidig er det likevel fortsatt et kjennetegn ved skipsfarten, og transport til sjøs, at dette er en bransje forbundet med utpreget risiko.<sup>2</sup> Ulykker fra tid til annen er ikke til å unngå i dagens skipsfart, og resultatet er ofte utslipp av farlige substanser, med naturskader og skader på det marine livet i havet som følge.

Det arbeidet som foregår i de ulike internasjonale organisasjonene når det gjelder sikkerhet til sjøs og forebygging av forurensning, omfatter en lang rekke problemstillinger av både faktisk og rettslig karakter. Av rettslige problemstillinger kan nevnes som eksempler spørsmålet om hvilke krav som skal stilles til skipets byggekvalitet og vedlikehold (klassifikasjonsregler), krav til mannskap og besetning slik at navigeringen av skipet kan skje på en trygg måte, krav til et effektivt hjelpeapparat dersom noe skulle gå galt, og internasjonalt samarbeid slik at reglene blir mest mulig homogene.

Denne avhandlingen skal ta for seg spørsmål knyttet til nødhavn for skip med miljøskadelig last som kommer i vanskeligheter til sjøs. Dette er et relativt snevert tema innenfor det store bildet som gjelder maritim sikkerhet og forebygging av forurensning. Temaet knytter seg til en meget bestemt situasjon; nemlig den at skip med miljøskadelig last kommer i havsnød slik at det foreligger fare for miljøutslipp. Det kan være mange årsaker til at et skip kommer i havsnød; maskinfeil, feil i navigeringen, uvær og strukturelle skader i skroget er eksempler. Temaet vil bli nærmere presisert i neste punkt.

---

<sup>1</sup> <http://www.marisec.org/shippingfacts/keyfacts/> (sist lest 15.10.2008)

<sup>2</sup> Thor Falkanger og Hans Jacob Bull, *Innføring i sjørett*, 6. utgave, Oslo 2004 s. 1

## 1.2 Nærmere presisering og avgrensning av temaet

I den situasjon at et skip kommer i havsnød, er spørsmålet fra et miljøvernmessig synspunkt hvilke tiltak man kan iverksette for å unngå eller begrense omfanget av et eventuelt utslipp.

Et tiltak som i praksis har vist seg effektivt er såkalt nødlossing. Det vil si å få omlastet skipet før utbedring av skadene finner sted. Lasten kan da overføres enten til et annet skip eller til egnede landbaserte installasjoner. Problemet med slike operasjoner er at de kan være vanskelige å gjennomføre langt til havs hvor vær- og sjøforholdene ofte er veldig tøffe. Det er her nødhavn kommer inn som en mulig løsning.

Fordelene med å ta skip i nødhavn når det oppstår uønskede situasjoner er mange. Områder nærmere land er ofte roligere enn på det åpne hav, slik at omlastnings- og reparasjonsarbeider kan utføres på en tryggere måte. En annen fordel er at et eventuelt utslipp lettere kan konsentreres nærmere land; man ofrer en liten del av kysten slik at utslippet kan kontrolleres ved hjelp av for eksempel oljevernutstyr. Dette gjør at opprydningsarbeidet blir billigere og enklere å gjennomføre, samtidig som skadene på det marine livet blir mindre.

*Et eksempel som kan illustrere dette var forliset av tankskipet «Prestige», som i 2002 sank utenfor kysten av Spania. Skipet hadde en last på 77 000 tonn olje, og fikk problemer da en av de tolv oljetankene sprakk i et uvær. Skipet ble nektet adgang til både spanske, franske og portugisiske havner. Seks dager etter at lastetanken sprakk, sank skipet ca. 25 mil utenfor den spanske kysten. Havariet førte til store utslipp, spesielt langs nordvestkysten av Spania. Det førte også til forurensning på havbunnen hvor skipet sank, da det fortsatte å lekke olje i lang tid fra havbunnen.<sup>3</sup>*

I tilfellet med «Prestige» så sank skipet langt til havs, noe som førte til at et større område av kysten ble forurenset. Dersom skipet hadde fått tillatelse til å gå til nødhavn er det nærliggende å anta at miljøskadene kunne blitt mindre.

Når det gjelder oppfatningen internasjonalt om hva som synes å være den beste løsningen på problemet står vi ovenfor et paradoks. I teorien synes nemlig statene å være enige om at den beste løsningen er å få skip med miljøskadelig innhold til nødhavn.<sup>4</sup> Likevel har det vist seg

---

<sup>3</sup> Fremstillingen av de faktiske omstendigheter bygger på sammendrag fra ITOPF (The International Tanker Owners Pollution Federation Limited), jf. <http://www.itopf.com/information-services/data-and-statistics/case-histories/index.html#PRESTIGE> (sist lest 07.10.2008)

<sup>4</sup> IMO-resolusjon A.949/23), Guidelines on Places of Refuge for Ships in Need of Assistance, vedtatt 5. Desember 2003. Heretter omtalt som IMO retningslinjene (vedlagt som vedlegg 1). Retningslinjene fastslår blant annet dette i pkt. 1.3. Retningslinjene er nærmere omtalt i pkt. 2.4 nedenfor. For en beskrivelse av organisasjonen IMO se pkt. 1.3.1.

at når det først oppstår en situasjon er kyststatene svært lite villig til å slippe skipet inn i sine farvann. Ofte har skip i vanskeligheter endt opp som «kasteballer» mellom forskjellige stater.

*Tilfellet med «Prestige» som er nevnt ovenfor er et eksempel på dette. Et annet eksempel fra begynnelsen av 2001 er tankskipet M/V «Castor», som var fullastet med bensin da det fikk problemer i Middelhavet utenfor Marokko. Under en storm fikk skipet en sprekk i skroget som gjorde at det var stor fare for at skipet ville knekke i to, eller eksplodere. Skipet ble tatt under tauing av bergningsselskapet Tsavliris utenfor kysten av Spania. Bergerne fastslo at skadene på skroget var alvorlige og det ble derfor besluttet å forsøke og stabilisere skipet ved å omlaste det. Henvendelser ble sendt til Spania, Gibraltar, Marokko, Malta og Algerie for å få skipet inn i smulere farvann. Ingen av landene tillot imidlertid skipet å entre deres farvann, og bergerne var derfor nødt til å omlaste skipet på det åpne hav under vanskelige forhold.<sup>5</sup>*

Det kan være flere årsaker til at slike situasjoner oppstår. Som eksempler kan nevnes politiske grunner (motsetningsforhold mellom kyststaten og flaggstaten) og militære grunner. Hovedsakelig vil imidlertid en kyststats beslutning om å avvise et skip av typen M/V «Castor» ligge i den miljøtrussel som slike skip representerer, kombinert med en manglende utsikt til erstatning for de økonomiske tapene etter et eventuelt utslipp om skipet hadde fått gå til nødhavn.

Når kyststaten står overfor en konkret situasjon er det også mange vurderinger som skal foretas. Selv om den totale miljøgevinsten ved å slippe skipet inn i nødhavn i teorien som oftest vil være større enn om det blir sendt til havs, er det mange usikkerhetsmomenter ved å ta skipet inn. Skipet kan være så skadet at det ikke kan gå for egen maskin og må slepes. Navigasjonen inn i nødhavn kan da bli vanskelig og risikoen for lokale utslipp øker. Dette kan føre til motstand fra lokalbefolkning og myndigheter i kyststaten.

I en situasjon hvor skipet ønsker å gå til nødhavn men hvor kyststaten nekter, vil det oppstå en interessekonflikt. På skipets side vil det kunne være en rekke aktører som har interesse av at skipet får gå til nødhavn. Eierne og rederen er naturlige interessesubjekter og vil som regel ha en økonomisk interesse i at skipet får gå til nødhavn for å unngå tap eller erstatningsansvar. Men også forskjellige typer befraktere som har gods ombord kan ha lignende økonomiske interesser, og det samme kan forsikringsselskaper og bergingsselskaper. Til slutt kan også nevnes passasjerer og besetningens interesse. For

---

<sup>5</sup> Sammendraget bygger på opplysninger fra bergningsselskapet Tsavliris, jf. <http://www.tsavliris.com/htmls/services/salvagedetail.asp?servid=111&servyear=2001> (sist lest 16.10.2008), og sammendrag fra Richard Shaw, «Places of refuge – International Law in the Making?», *CMI Yearbook 2003* s. 332 og 333.

enkelhets skyld vil det i avhandlingen bli referert til «skipet» som et samlebegrep hvor det ikke er nødvendig å skille mellom de ulike aktørene.

Det er interessekonflikten mellom skipet og kyststaten som danner grunnlaget for avhandlingen. Dette må imidlertid ikke oppfattes for kategorisk. Partene vil som regel ha en felles interesse i å unngå miljøutslipp og økonomisk tap. Konflikten oppstår når partene har forskjellig synspunkt på om nødhavn vil være den beste løsningen for å unngå dette.

Situasjonen reiser en lang rekke juridiske problemstillinger, hvor ett av de grunnleggende spørsmål som kan stilles er om det foreligger en rett for skipet til å entre kyststatens farvann for å søke nødhavn. Eller motsatt: om det foreligger en plikt for kyststaten til å slippe skip som har behov for det, inn i sine farvann for å søke nødhavn. Disse spørsmålene vil bli grundig behandlet i del 2 av avhandlingen. I forlengelsen av dette spørsmålet kan det også reises spørsmål ved hvor langt kyststatens plikter strekker seg. Foreligger det en plikt til å yte aktiv bistand til skip som har behov for det? Eller bare en plikt til å tillate at skipet får adgang til å entre nødhavn. Disse spørsmålene vil også bli drøftet i det følgende.

I nær sammenheng med spørsmålet om adgang til nødhavn finner vi også spørsmål knyttet til erstatning for tap etter utslipp som har funnet sted i en nødhavnssituasjon. Med en nødhavnssituasjon menes da tilfeller hvor skipet har anmodet nødhavn men fortsatt ikke har beveget seg inn i kyststatens havområder. Det menes også situasjoner hvor skipet har fått tillatelse til å seile til nødhavn, mens det er underveis og også tidsrommet etter at det har ankommet nødhavn. Dersom det finner sted et utslipp i denne situasjonen og kyststaten eller andre parter blir påført et økonomisk tap som følge av dette blir det spørsmål om hvem som skal dekke tapet. Spørsmål knyttet til erstatning i en nødhavnssituasjon vil bli drøftet grundig i del 3 og 4.3 i avhandlingen.

Som allerede antydnet er spørsmålet om nødhavn for skip i vanskeligheter imidlertid ikke bare et juridisk spørsmål, men også et praktisk spørsmål: hvilke tiltak er best egnet overfor skip med miljøskadelig innhold i vanskeligheter for å unngå miljøutslipp? I avhandlingen vil det avgrenses mot de praktiske spørsmål. Det vil således ikke bli foretatt noen empirisk studie av forskjellige egnede tiltak. Det sentrale vil være å undersøke de juridiske problemstillinger som reiser seg i forhold til spørsmålet om nødhavn.



Videre er det mange situasjoner som kan oppstå som gjør at et skip blir nødt til å oppsøke nødhavn. I tilfeller hvor menneskeliv står på spill er det særskilte regler som gjelder.<sup>6</sup> Jeg vil ikke ta for meg disse reglene, men kun se på de situasjoner hvor det foreligger fare for tap av materielle verdier, eller miljøutslipp. Det må imidlertid presiseres at grensene her kan være vanskelige å trekke opp. En nødssituasjon kan omfatte både fare for tap av menneskeliv og miljøutslipp. Samtidig kan en situasjon som i utgangspunktet ikke innebærer fare for tap av liv fort utvikle seg til å bli det. Dette er vurderinger som må tas av de involverte parter etter hvert som de faktiske forhold utvikler seg. Disse grensene vil ikke bli utforsket i avhandlingen; det forutsettes dermed at det ikke foreligger fare for tap av liv.

En naturlig konsekvens av at det bare vil bli sett på tilfeller hvor det er fare for miljøutslipp, er at det vil bli avgrenset mot skip som ikke representerer en miljøtrussel mot kyststaten. Selvfølgelig kan alle slags skip havne i en situasjon som gjør at de har behov for å søke nødhavn, men det er i forhold til skip med miljøskadelig innhold at de største konfliktene oppstår. Reglene vil derimot være de samme for det ene eller andre skip. Som en konsekvens av denne avgrensningen blir det nødvendig å forklare litt nærmere hva som menes med begrepene skip og miljøskadelig innhold. Dette vil bli nærmere definert under pkt. 1.3.3 nedenfor.

## **1.3 Begreper**

### **1.3.1 Begrepene nødhavn og places of refuge**

Både det norske begrepet «*nødhavn*», og det engelske begrepet «*places of refuge*» vil bli brukt gjennomgående i denne avhandlingen og krever derfor en nærmere definisjon.

Internasjonalt er det flere forskjellige begrep som har vært i bruk, og da IMO begynte arbeidet med å utvikle retningslinjer angående nødhavn for skip i vanskeligheter, var det i forkant diskusjon om hvilket begrep som skulle brukes om situasjonen. «*Ports of refuge*» var et begrep som var brukt innen shippingbransjen, men som ikke ble brukt i noen av de relevante konvensjonene. IMO sekretariatets oppfatning var at bruken av ordet «*ports*» ville bli for snevert, sett hen til at de geografiske havområdene som kunne være egnet til formålet ikke var begrenset til havner. «*Safe haven*» og «*places of refuge*» var to andre begrep som ble

---

<sup>6</sup> Dette reguleres av den internasjonale konvensjonen om ettersøkning og redning til sjøs, jf. International Convention on Maritime Search and Rescue, Hamburg 1979 (SAR konvensjonen)

foreslått. Da begrepene omfattet så å si det samme, ble det besluttet at kun ett skulle brukes. IMO valgte da å anvende «*places of refuge*» i sitt videre arbeid med problemstillingen.<sup>7</sup>

*En sentral aktør innenfor arbeidet med sikkerhet i den internasjonale skipsfarten er The International Maritime Organization (IMO). IMO er en mellomstatlig organisasjon - og en særorganisasjon til FN - som ble opprettet ved en egen konvensjon i 1948.<sup>8</sup>*

*Behovet for internasjonalt samarbeid innenfor skipsfarten hadde lenge vært anerkjent; likevel var det ikke før ved opprettelsen av FN at forholdene lå til rette for også å opprette et eget internasjonalt organ for skipsfarten. IMOs hovedoppgave har vært å utvikle og vedlikeholde et omfattende internasjonalt regelverk for skipsfarten. De opprinnelige arbeidsområdene omfattet spesielt sikkerhet, samarbeid mellom statene, rettsspørsmål og teknisk samarbeid. Etter «Torrey Canyon» ulykken i 1967 hvor 120 000 tonn olje lekket ut i havet fra oljetankeren «Torrey Canyon» som forliste, ble også forurensning et sentralt tema i IMOs arbeid.*

Selv om det i internasjonal juridisk teori har blitt brukt forskjellige betegnelser, ser det nå ut som om «*places of refuge*» har festet seg som den rådende betegnelsen på situasjonen i internasjonal rett.

Begrepet slik det brukes i internasjonal rett omfatter altså ikke bare havner, men også andre havområder som kan dekke formålet med å søke nødhavn. Etter IMO retningslinjene er begrepet definert som: «*A place where a ship in need of assistance can take action to enable it to stabilize its condition and reduce the hazards to navigation, and to protect human life and the environment.*»

Ut fra dette kan man slutte at formålet med å søke nødhavn blir et viktig element i definisjonen av hva begrepet omfatter. Formålene som fremgår av IMO retningslinjene er at skipet skal kunne få stabilisert lasten, redusert navigasjonsfaren og beskytte liv og miljø. Ethvert havområde som kan oppfylle disse formålene vil derfor omfattes av begrepet «*places of refuge*».

I norsk rett er det begrepet «*nødhavn*» som blir brukt om situasjonen. Når det gjelder det nærmere innholdet i begrepet er det imidlertid sparsomt med kilder som bidrar til presisering. Selv om begrepet er brukt i lovgivningen finnes det ingen legaldefinisjon, og heller ikke forarbeidene til det aktuelle lovverket gir noen nærmere veiledning. Så vidt meg bekjent er

---

<sup>7</sup> [http://www.imo.org/Safety/mainframe.asp?topic\\_id=746](http://www.imo.org/Safety/mainframe.asp?topic_id=746) (sist lest 23.09.2008)

<sup>8</sup> Convention on the International Maritime Organization (IMO), Geneve 1948

det heller ikke skrevet noe om problematikken på norsk, og det foreligger derfor ingen juridisk litteratur hvor begrepet har blitt analysert.

Dersom man sammenligner det norske begrepet *nødhavn* med det engelske begrepet «*places of refuge*» er det imidlertid klart at det norske begrepet ut fra en språklig tolkning synes å være snevrere. En naturlig forståelse av ordet *nødhavn* tilsier nemlig at det er geografisk avgrenset til havner, mens det engelske som nevnt ikke inneholder denne begrensningen. Denne innholdsforskjellen er likevel neppe utslag av noen bevisst vurdering. Bruken av ordet *nødhavn* bygger sannsynligvis på språklige tradisjoner og det finnes ikke noe grunnlag for å tolke det norske begrepet snevrere enn det engelske. Dette støttes også av myndighetenes praksis. Kystverkets beredskapsavdeling har nemlig utviklet en *nødhavn-prosedyre*<sup>9</sup> hvor de har gitt følgende definisjon av ordet *nødhavn*:

*«Egnet lokalitet hvor et fartøy vil kunne gå for egen maskin eller bli slept. Hensikten med å søke nødhavn skal være å kunne utføre reparasjoner, gjennomføre nødlossing, justere last/stabilitet for å redusere risiko og spredning av forurensning, eventuelt gjøre skipet sjødyktig med sikte på å fortsette seilasen.»*<sup>10</sup>

Definisjonen bærer store likheter med definisjonen av begrepet «*places of refuge*» i IMO retningslinjene. Resultatet blir derfor at begrepene «*nødhavn*» og «*places of refuge*» må tolkes likt, og at de ikke er ment å oppfattes snevert. Slik vil de da også bli brukt i denne avhandlingen. Begrepet er ikke geografisk begrenset til havner; det er en betegnelse på smulere farvann, hvor skip i vanskeligheter kan søke ly for vær og vind, hvor formålet er å utføre nødvendige tiltak for å stabilisere skipet og lasten.

### **1.3.2 De forskjellige sonene i kystfarvannet**

Etter De forente nasjoners havrettskonvensjon<sup>11</sup> er havområdene til en kyststat delt inn i forskjellige soner. Det knytter seg forskjellige rettslige reguleringer til de forskjellige sonene. Kjennetegnet er at kyststatens suverenitet og mulighet for jurisdiksjonsutøvelse blir mindre

---

<sup>9</sup> Prosedyre om *nødhavn* og strandsetting, beredskapsplan utarbeidet av Kystverkets beredskapsavdeling 1. desember 2007. Senere omtalt som *nødhavnprosedyren* eller Kystverkets *nødhavnprosedyre*. Prosedyren er vedlagt som vedlegg 2. Se nærmere nedenfor i pkt. 4.2.2.

<sup>10</sup> *Ibid.* pkt. 5.

<sup>11</sup> United Nations Convention on the Law of the Sea, 10 December 1982. Heretter omtalt som havrettskonvensjonen. Konvensjonen er ratifisert av Norge.

– eller mer innskrenket – jo lenger ut fra land man beveger seg.<sup>12</sup> Når man skal forsøke å kartlegge hvilken plikt kyststaten har til å sørge for nødhavn, vil det kunne være snakk om ulike plikter i de forskjellige sonene. Disse skal derfor kort defineres nedenfor.

Havrettskonvensjonen skiller mellom fire soner. Sonene blir målt ut fra det som kalles for grunnlinjene. Grunnlinjene kan trekkes opp på forskjellig vis, og hvordan dette skal gjøres har vært gjenstand for en del debatt og juridiske konflikter.

*Et spørsmål som ble satt på spissen på 1950-tallet var om kyststatene kunne bruke såkalte rette grunnlinjer. Spørsmålet kom opp for ICJ i Fiskerijurisdiksjonssaken fra 1951<sup>13</sup> mellom Norge på den ene siden, og England og Nord-Irland på den andre. Bakgrunnen for saken var at Norge ved kongelig resolusjon 12. juli 1935 hadde trukket sine grunnlinjer mellom de ytterste øyene og over fjorder. Dette innskrenket i praksis engelske tråleres adgang til å drive fiske utenfor norskekysten. England og Nord-Irland anla derfor sak med påstand om at dette var i strid med folkeretten, men de fikk ikke medhold. Domstolen uttalte at det norske systemet med rette grunnlinjer var i overensstemmelse med folkeretten.*

Systemet i havrettskonvensjonen etter fiskerisaken er at grunnlinjene enten følger lavvannsmerket, eller det kan brukes rette grunnlinjer hvor kysten har dype innbuktninger og innskjæringer eller der det finnes en rad av øyer langs kysten i dens umiddelbare nærhet.<sup>14</sup>

Plasseringen av grunnlinjene har direkte sammenheng med den første sonen, det som kalles for det indre farvann. Det indre farvann er de havområdene som faller innenfor grunnlinjene.<sup>15</sup> Det indre farvann avløses av territorialfarvannet. Territorialfarvannet strekker seg fra grunnlinjene og til en ytre grense som ikke overstiger 12 nautiske mil.<sup>16</sup> Norge utvidet 1. januar 2004 som ett av de siste landene i verden sin territorialgrense fra 4 til 12 nautiske mil.<sup>17</sup>

Utenfor territorialfarvannet finner vi til slutt den tilstøtende sone som strekker seg til maksimalt 24 nautiske mil fra grunnlinjene,<sup>18</sup> og den eksklusive økonomiske sone som strekker seg til maksimalt 200 nautiske mil fra grunnlinjene.<sup>19</sup>

---

<sup>12</sup> Se nærmere om kyststatens suverenitet nedenfor i pkt. 2.1.

<sup>13</sup> Fisheries case, Judgment of December 18th, 1951: I.C. J. Reports 1951, pi 116.

<sup>14</sup> Havrettskonvensjonen art. 7.

<sup>15</sup> *Ibid.* art. 8.

<sup>16</sup> *Ibid.* art. 3 og art. 4.

<sup>17</sup> Lov 27. juni 2003 om Norges territorialfarvann og tilstøtende sone § 2 (territorialfarvannloven, eller terfl.)

<sup>18</sup> Havrettskonvensjonen art. 33 (2)

<sup>19</sup> *Ibid.* art. 57

De geografiske områdene som er egnet som nødhavn timer vil som regel være lokalisert i det indre farvann – og da innaskjærs – hvor vær- og farvannsforhold er roligere. Dette gjenspeiles i kystverkets beredskapsplan hvor det i tråd med EUs trafikkstyringsdirektiv<sup>20</sup> er utpekt 69 mulige nødhavner i norske farvann. Samtlige av disse befinner seg innaskjærs i det indre farvann.

Det vil derfor bli avgrenset mot den tilstøtende sone og den eksklusive økonomiske sone. Når det gjelder territorialfarvannet så kan man på generelt grunnlag si at havområdene innenfor denne sonen i de aller fleste tilfeller ikke vil kunne fungere som nødhavn. Dette gjelder spesielt hvor det eksisterer rette grunnlinjer slik som i Norge. Nødhavn i territorialfarvannet kan likevel ikke utelukkes, og man kan tenke seg situasjoner med store tankskip hvor disse farvannene kan fungere som nødhavn i konkrete situasjoner. Det vil derfor ikke bli avgrenset mot nødhavn i territorialfarvannet.

### **1.3.3 Begrepet skip og miljøskadelig innhold**

Avhandlingen er avgrenset til skip som representerer en miljøtrussel mot kyststaten. Som nevnt er det slike skip som danner grunnlag for de største konfliktene. Det skal her kort defineres hva som menes med skip, miljøskadelig innhold og trussel mot kyststaten. Tanken kan lett ledes hen til at det her bare er snakk om store oljetankere og lignende. Det avgjørende er likevel ikke hvilken type skip det er snakk om, men hvilken last det har om bord, og hvor store mengder av denne lasten som er om bord. Begrepet skip vil derfor brukes som et samlebegrep som dekker alle typer fartøy (tankskip, boreplattform, ferge, tørrlastskip, undervannsbåt, luftputefartøy, osv.)

Når det gjelder hvilken last som skal anses som miljøskadelig er det heller ikke meningen å anvende en snever definisjon. Forurensningsloven<sup>21</sup> § 6 første ledd anvender som definisjon på forurensning: «[...] fast stoff, væske eller gass til luft, vann eller i grunnen [...] som er eller kan være til skade eller ulempe for miljøet.».

I havrettskonvensjonen er forurensning av det marine miljø definert i art. 1 nr. 4 som: «[...] direkte eller indirekte tilførsel, forårsaket av mennesker, av stoffer eller energi i det marine miljø, herunder elvemunninger, når det får eller sannsynligvis kan få slike skadelige

---

<sup>20</sup> EP/Rdir. 2002/59. Heretter omtalt som EUs trafikkstyringsdirektiv. Se nærmere om direktivet nedenfor i pkt. 2.5.

<sup>21</sup> Lov 13. mars 1986 nr. 6 om vern mot forurensninger og om avfall. (forurensningsloven eller forurl.)

*virkninger som skade på de levende ressurser og livet i havet, fare for menneskers helse, hindring av maritim virksomhet, herunder fiske og annen rettmessig bruk av havet, forringelse av sjøvannets brukskvalitet og reduksjon av rekreasjonsverdiene,».*<sup>22</sup>

Verken havrettskonvensjonen eller forurensningsloven anvender en snever definisjon, og det er heller ikke meningen i denne avhandlingen. Begrepet miljøskadelig innhold (miljøskadelig last) vil bli brukt i tråd med disse definisjonene og vil omfatte enhver substans som kan skade miljøet.

## 1.4 Rettskildebildet

Spørsmålet om nødhavn for skip i vanskeligheter er regulert både av folkerettslige regler og norsk intern rett.

Når det gjelder den internasjonale rettskildesituasjonen så er den preget av at spørsmålet ikke er direkte konvensjonsregulert. Ingen av de internasjonale konvensjonene regulerer spørsmålet om nødhavn direkte. Den internasjonale bergningskonvensjonen,<sup>23</sup> og havrettskonvensjonen inneholder imidlertid noen bestemmelser som kan være relevante, og disse vil jeg komme nærmere inn på i pkt. 2.1 nedenfor. I mangel av konvensjonsreguleringer av spørsmålet har det vært drøftet mye i internasjonal juridisk teori om internasjonal sedvanerett danner grunnlag for en rett til nødhavn. Dette spørsmålet vil det bli gjort grundig rede for i pkt. 2.2 nedenfor.

Samtidig pågår det for tiden et omfattende internasjonalt arbeid med spørsmålet om nødhavn. I kjølvannet av ulykkene med «Castor» og «Prestige» som nevnt ovenfor, ble spørsmålet om nødhavn et prioritert arbeidsområde i IMO.<sup>24</sup> Dette har så langt resultert i retningslinjer som jeg kommer nærmere inn på nedenfor i pkt. 2.4. Selv om IMO i 2005 anså spørsmålet om nødhavn som et viktig spørsmål som må jobbes videre med, mente de samtidig at det ikke var nødvendig å utforme en konvensjon dedikert til spørsmålet. Dette var et resultat av

---

<sup>22</sup> Engelsk: «*“pollution of the marine environment” means the introduction by man, directly or indirectly, of substances or energy into the marine environment, including estuaries, which results or is likely to result in such deleterious effects as harm to living resources and marine life, hazards to human health, hindrance to marine activities, including fishing and other legitimate uses of the sea, impairment of quality for use of sea water and reduction of amenities.*»

<sup>23</sup> The International Convention on Salvage, London, 28. April 1989. Heretter bergningskonvensjonen. Konvensjonen er ratifisert av Norge i 1996.

<sup>24</sup> [http://www.imo.org/Safety/mainframe.asp?topic\\_id=67&doc\\_id=1059](http://www.imo.org/Safety/mainframe.asp?topic_id=67&doc_id=1059) (sist lest 22.09.2008)

prioritering; IMO anså det som viktigere å implementere HNS- og bunkerskonvensjonen på daværende tidspunkt. Synspunktet har møtt motstand i andre organisasjoner. Rådet i Comité Maritime International (CMI) inntok det synspunkt at det før eller senere ville bli nødvendig å utforme en konvensjon dedikert til spørsmålet, og at arbeidet derfor burde gjennomføres så fort som mulig.

*Comité Maritime International (CMI) er en ikke-statlig organisasjon (NGO) som jobber med spørsmål innenfor internasjonal havrett. Arbeidet omfatter blant annet utredningsarbeid og forberedelse av utkast til traktater for IMO. CMI jobbet tidligere mest med privatrettslige spørsmål, men i 1992 ble mandatet utvidet til å omfatte «maritime law in all its aspects»<sup>25</sup>*

De siste årene har spørsmålet om nødhavn vært et prioritert område også i CMI. Og det siste interessante bidraget kom så sent som i oktober 2008. Under en konferanse i Athen ble det vedtatt et forslag til en bindende folkerettslig tekst.<sup>26</sup> Forslaget ble vurdert av IMOs rettsavdeling i slutten av mars. Jeg vil nedenfor i pkt. 5.1 se nærmere på forslaget.

## 1.5 Metodespørsmål

Som påpekt ovenfor reguleres spørsmålet om nødhavn både av folkerettslige regler og norsk intern rett. Dette får betydning for den juridiske metoden som anvendes i drøftelsen av spørsmålet. Det er snakk om to forskjellige rettskulturer med til dels forskjellige metoder å anvende det foreliggende rettsmateriale. Dette viser seg i alle fasene av rettsanvendelsen. Fra hvilke kilder som er relevante, til hvordan slutninger man kan utlede fra dem og hvordan de skal veies mot hverandre. Det kan også hende at det blir kollisjon mellom en folkerettslig regel og en norsk regel. Selv om vi har et prinsipp om at norsk rett presumeres å være i samsvar med folkeretten, finnes det mange eksempler på kollisjon mellom en norsk regel og en folkerettslig regel.

Noen uttømmende drøfting av forskjellene mellom de to metodene er det ikke meningen å foreta her; Særlige metodespørsmål som reiser seg vil bli behandlet underveis i avhandlingen.

---

<sup>25</sup> <http://www.comitemaritime.org/histo/his2.html> (sist lest 03.12.2008)

<sup>26</sup> Draft instrument on places of refuge. Forslaget er vedlagt som vedlegg 3.

## 2. Spørsmål om adgang til nødhavn etter internasjonal rett

### 2.1 Utgangspunktet: kyststatens suverenitet

Spørsmålet om nødhavn for utenlandske skip er uløselig knyttet til spørsmålet om kyststatens jurisdiksjon i kystfarvannet. Utvidelse av den ene retten innebærer en potensiell innskrenkning av den andre. Utgangspunktet er imidlertid klart nok; statene har full suverenitet innenfor grensene av territorialfarvannet. Dette er et prinsipp som har utviklet seg i internasjonal sedvanerett, og som nå er nedfelt i havrettskonvensjonen art. 2 nr. 1: «*En kyststats suverenitet omfatter, ut over dens landterritorium og indre farvann, og for arkipelstater deres arkipelfarvann, et tilstøtende sjøbelte som kalles sjøterritoriet.*»<sup>27</sup>

I suverenitetsbegrepet ligger det at statene ikke er underkastet noen annen vilje enn sin egen.<sup>28</sup> Dette innebærer en eksklusiv rett til å utøve tvangs-, lovgivnings- og domsmyndighet innenfor landegrensene. Med enkelte unntak som jeg kommer inn på nedenfor, er også jurisdiksjonskompetansen i sjøterritoriet den samme som på landterritoriet. Som en følge vil kyststaten også ha en eksklusiv rett til å regulere inn- og utfart til de indre farvann.

En rett for utenlandske skip til å søke nødhavn i kyststatens farvann vil innebære en innskrenkning av suvereniteten. Utgangspunktet er derfor at det kreves et særskilt grunnlag for å slå fast en slik forpliktelse. Det er flere måter kyststaten kan bli forpliktet på. For eksempel kan statene selv frasi seg noe av suvereniteten ved å inngå bilaterale avtaler med hverandre. Medlemskap i internasjonale organisasjoner hvor forpliktelsen dannes gjennom konvensjoner er en annen måte. Internasjonal sedvanerett kan også etableres dersom nok stater følger en praksis i den tro at det er gjeldende rett. I denne delen av avhandlingen er det for det første meningen å analysere de bindende internasjonale kildene i lys av problemstillingen som er skissert i pkt. 1.2 ovenfor. Drøftelsen vil imidlertid også se på ikke-bindende kilder som kaster lys over spørsmålet.

---

<sup>27</sup> Engelsk: «*The sovereignty of a coastal State extends, beyond its land territory and internal waters and, in the case of an archipelagic State, its archipelagic waters, to an adjacent belt of sea, described as the territorial sea.*»

<sup>28</sup> Morten Ruud og Geir Ulfstein, *Innføring i folkerett*, 2. utgave, Oslo 2002 s. 21



## 2.2 Internasjonal sedvanerett

### 2.2.1 Innledning

Internasjonal sedvanerett er fellesbetegnelsen på en gruppe uskrevne rettsregler innenfor folkeretten. Det følger av statuttene til den internasjonale domstolen i Haag<sup>29</sup> art. 38 bokstav b, at internasjonal sedvanerett kan fungere som primært rettsgrunnlag på samme vis som konvensjoner. En stor del av de reglene vi i dag finner i konvensjoner er da også kodifiseringer av regler som tidligere ble utledet fra internasjonal sedvanerett. Dette gjelder spesielt på havrettens område.

Internasjonal sedvanerett reiser imidlertid en del problemstillinger som man ikke møter på i anvendelsen av andre rettskildefaktorer. Ettersom det er snakk om uskrevne rettsregler kan det for det første være problematisk å fastslå om det i det hele tatt foreligger en regel. Dersom man slår fast at det eksisterer en regel, kan det videre by på problemer å fastslå innholdet av denne.

Det følger av art. 38 bokstav b at det er to grunnvilkår for at det skal foreligge en internasjonal sedvanerett. For det første må det være snakk om en fast praksis (general practice) mellom statene. Dette betyr ikke at alle verdens stater må ha fulgt praksisen. I fiskerijurisdiksjonssaken (jf. pkt. 1.3.2 ovenfor) ble kravet om fast praksis tolket slik at det måtte være «widespread acceptance». Dette har i teorien blitt forstått slik at praksisen må følges av et betydelig antall stater.<sup>30</sup> Noen nærmere angivelse av utstrekningen er vanskelig. For det andre er det et krav om at praksisen må være oppfattet som gjeldende rett (opinio juris). Dette kriteriet er vanskeligere å definere, og det har i teorien blitt diskutert om man bør operere med et slikt vilkår.<sup>31</sup> Vilkåret knytter seg til hvordan staten selv oppfatter en praksis. Klarest er det dersom staten uttrykkelig uttaler at en bestemt praksis er rettslig bindende, men også andre faktorer kan kaste lys over spørsmålet. Statens handlinger gjennom statsavtaler, diplomatisk praksis, lovgivning og rettspraksis er eksempler på dette.

I praksis vil kodifiseringen av en internasjonal sedvanerett enten skje i forbindelse med vedtakelsen av en ny konvensjonstekst, eller gjennom en internasjonal domstol slik som for

---

<sup>29</sup> Statute of the International Court of Justice, San Francisco, 26 June, 1945. Heretter ICJ statuttene. Den internasjonale domstolen i Haag er et av organene som ble opprettet ved FN-pakten i 1945. Statuttene er et vedlegg til pakten og skal anses som en integrert del av denne jf. FN-pakten art. 92. Dette betyr at Norge og alle andre medlemsland har akseptert statuttene, jf. FN-pakten art. 93.

<sup>30</sup> Ulfstein og Ruud, *op. cit.* side 54

<sup>31</sup> Se for eksempel Mark E. Villiger, «*Customary International Law and Treaties – A Manual on the Theory and Practice of the Interrelation of Sources*», Second edition, The Hague : Kluwer, 1997 s. 50.

eksempel den internasjonale domstolen i Haag i behandlingen av konkrete saker. I mangel av kodifisering vil det være opp til statene om de føler seg bundet av en sedvanerett.

Som det vil fremgå nedenfor i pkt. 2.2 er ikke spørsmålet om nødhavn kodifisert i noen internasjonale konvensjoner eller rettspraksis. Spørsmålet om det foreligger en internasjonal sedvanerett angående retten til nødhavn må derfor måtte basere seg på en analyse av de faktorer som indikerer en statspraksis (statsavtaler, diplomatisk praksis, nasjonal lovgivning og rettspraksis). Det vil føre for langt for denne avhandlingen å foreta en empirisk studie av det materialet som eksisterer. Det vil i stede bli tatt utgangspunkt i foreliggende litteratur for å forsøke å trekke opp noen hovedlinjer.

### **2.2.2 Generell rett til adgang til havner (access to port)**

Spørsmålet om det foreligger en rett til nødhavn for skip må ses i sammenheng med det mer generelle spørsmålet om det foreligger en rett for utenlandske skip å entre kyststatens havner uavhengig av om de er i en nødssituasjon. Altså om det foreligger en generell rett til adgang til havner. Dette har i teorien blitt sett på som et spørsmål om unntak fra kyststatens suverenitet, og internasjonal sedvanerett har blitt påberopt som grunnlag for en slik rett. Allerede på 1600 tallet argumenterte den nederlandske juristen Hugo Grotius for at ingen kunne nekte utenlandske fartøy å entre lokale havner:

*«Therefore this right belongs equally to all nations. Indeed the most famous jurists extend its application so far as to deny that any state or any ruler can debar foreigners from having access to their subjects and trading with them. »<sup>32</sup>*

Bakgrunnen for Grotius sin argumentasjon var et portugisisk forsøk på å gjøre krav på store havområder og nekte nederlandske skip adgang til handel med de østindiske landene.

I nyere tid er det en uttalelse fra en voldgiftssak mellom Saudi Arabia og Arabian American Oil Company (Aramco) i 1958 som har fått mye oppmerksomhet til støtte for det synspunkt at en kyststats havner må være åpne for skipstrafikken. Aramco hadde i 1933 inngått en avtale med Saudi Arabia hvor de fikk: *«the exclusive right, for a period of sixty years..., to explore, prospect, drill for, extract, treat, manufacture, deal with, carry away and export*

---

<sup>32</sup> Hugo Grotius, *«The Freedom of the Seas, Or the Right Which Belongs to the Dutch to Take Part in the East Indian trade»* (oversatt fra latin av Ralph Van Deman Magoffin), Oxford university press, New York, 1916 s. 8

*petroleum.*»<sup>33</sup> I 1958 inngikk Saudi Arabia en annen avtale med the Saudi Arabian Maritime Tankers Company Ltd. (Satco). I avtalen fremgikk det at Saudi Arabia skulle pålegge alle oljeselskaper som opererte i landet til å bruke Satco sine oljetankere i utskipningen av olje fra landet. Aramco mente at dette var i strid med den avtalen de hadde inngått i 1933 og gikk derfor til sak mot Saudi Arabia. Voldgiftsdomstolen konkluderte med at avtalen fra 1958 var i strid med Aramcos rettigheter under 1933 avtalen. Men domstolen stoppet ikke der. I et obiter dicta drøftet de spørsmålet om adgangen til havner for skip under internasjonal rett. I dommen uttales det:

*«According to a great principle of public international law, the ports of every State must be open to foreign merchant vessels and can only be closed when the vital interests of the state so require.»*<sup>34</sup>

Denne uttalelsen i dommen har senere av enkelte forfattere blitt tatt til inntekt for at det i følge internasjonal sedvanerett eksisterer en rett for fremmede fartøyer å entre kyststatens havner.<sup>35</sup>

Det er likevel det motsatte synspunkt som har fått størst gjennomslagskraft.<sup>36</sup> Og i dag er det klart at synspunktene til Grotius og uttalelsene i Aramcosaken ikke kan ses på som gjeldene internasjonal rett. Dette har blitt begrunnet med at kyststatens suverenitet må veie tyngre enn skips rett til adgang til havner. Selv om havner verden over de facto er åpen for internasjonal ferdsel, har kyststaten suverenitet og kan regulere inn- og utfart dersom de ønsker det.

### **2.2.3 Hovedtrekkene i utviklingen av særlige rettigheter for skip i nød<sup>37</sup>**

Fra utgangspunktet om at det ikke foreligger en generell rett til adgang til havner har det tradisjonelt vært ett enkelt unntak. I tilfeller hvor skip har vært i havsnød har internasjonal

---

<sup>33</sup> A.V. Lowe, «The Right of Entry into Maritime Ports in International Law», *San Diego Law Review*, Volume 14, 1977 s. 597-622

<sup>34</sup> *Ibid.* s. 598 med videre henvisninger.

<sup>35</sup> Se for eksempel C.J. Colombos, *International law of the sea*, Fifth edition, London, 1967 s. 176.

<sup>36</sup> R.R. Churchill og A.V. Lowe, *The Law of the Sea*, Third edition, Manchester, 1999 s. 61 og 62; Gero Brugmann, *Access to Maritime Ports*, Hamburg, 2003 s. 123; A.V. Lowe, *op. cit.* s. 598.; Aldo Chircop, «Ships in Distress, Environmental Threats to Coastal States, and Places of Refuge: New Directions for an Ancien Regime?», *Ocean Development and International Law*, Vol. 33, 2002 s. 210.

<sup>37</sup> For en detaljert gjennomgang se Aldo Chircop, «The Customary Law of Refuge for Ships in Distress», *Places of Refuge for Ships – Emerging Environmental Concerns of a Maritime Custom*, Publications on Ocean Development, volume 51, Leiden/Boston, 2006 s. 163.

sedvanerett anerkjent en rett til å entre kyststatens havner.<sup>38</sup> Dette er en rett som har utviklet seg i statspraksis, rettspraksis og traktatrett over mange hundre år.<sup>39</sup> Det er vanskelig å fastsette nøyaktig når praksisen oppstod, men allerede under punerkrigene mellom Romerriket og Kartago fra 264 f.kr. til 146 f.kr. finner man spor etter en slik skikk. En fredsavtale mellom partene slo fast at romerske «long ships» var avskåret fra å seile innenfor nærmere bestemte havområder, med mindre de kom i havsnød på grunn av været eller ble tvunget på grunn av forfølgelse av fiender.<sup>40</sup>

Fra tiden rundt romerriket og frem til middelalderen var det flere forsøk på å kodifisere maritime handelssedvaner i forskjellig lovgivning. En av de første og mest kjente eksemplene er de såkalte reglene fra Oléron fra ca. 1266 som inneholdt regler om skip i nød og grunnstøtte skip. Det er imidlertid sparsomt med kilder, og man kan ikke med sikkerhet trekke slutninger om at det fantes en praksis for nødhavn på denne tiden.<sup>41</sup>

På 1600 tallet begynte man å se utviklingen av en rett til nødhavn i bilaterale traktater. Et av de første eksemplene på dette var en fredsavtale mellom Spania og Nederland etter trettiårskrigen som ble undertegnet i 1648. Avtalen forbød adgang til havner og kystfarvann, med mindre det var nødvendig på grunn av storm eller for å unngå andre farer på havet.<sup>42</sup> Etter dette finner man mange eksempler på bilaterale traktater som fastslo lignende rettigheter, og praksisen med å regulere spørsmålet om nødhavn i avtaler mellom statene har fortsatt helt inn i vår tid.

På 1800 tallet begynte det også å dukke opp rettsavgjørelser som kaster lys over sedvaneretten. Spesielt avgjørelser fra amerikansk Høyesterett var tidlig ute med kodifikasjon av den praksisen som hadde utviklet seg mellom statene i bilaterale avtaler. Vi finner også eksempler på at domsstolene gikk utover ren kodifikasjon og begynte med mer rettsskapende virksomhet.

---

<sup>38</sup> Churchill og Lowe, *op. cit.* s. 63; Chircop, «The Customary Law of Refuge for Ships in Distress» s. 163; Laurent Lucchini og Michel Voelkel, *Droit de la mer*, volume 2, Paris, 1996 s. 296; Myres S. McDougal og William T. Burke, *The Public Order of the Oceans: A Contemporary International Law of the Sea*, 1987, s. 110.

<sup>39</sup> Chircop, «Ships in Distress, Environmental Threats to Coastal States, and Places of Refuge: New Directions for an Ancien Regime?» s. 207.

<sup>40</sup> Chircop, «The Customary Law of Refuge for Ships in Distress» s. 168 og 169 med videre henvisninger.

<sup>41</sup> *Ibid.* s. 175

<sup>42</sup> *Ibid.* s. 176

*Et eksempel på dette er The schooner «exchange» v. M'faddon; en sak i amerikansk høyesterett fra 1812,<sup>43</sup> hvor retten uttaler følgende på side 141 i dommen:*

*«In almost every instance, the treaties between civilized nations contain a stipulation to this effect in favor of vessels driven in by stress of weather or other urgent necessity. In such cases, the sovereign is bound by compact to authorize foreign vessels to enter his ports. The treaty binds him to allow vessels in distress to find refuge and asylum in his ports, and this is a license which he is not at liberty to retract. It would be difficult to assign a reason for withholding from a license thus granted any immunity from local jurisdiction which would be implied in a special license. »*

*Deretter gikk retten videre og drøftet om retten gjaldt for skip som ikke hadde fått uttrykkelig rett til å gå til nødhavn:*

*«If there be no treaty applicable to the case, and the sovereign, from motives deemed adequate by himself, permits his ports to remain open to the public ships of foreign friendly powers, the conclusion seems irresistible that they enter by his assent. And if they enter by his assent necessarily implied, no just reason is perceived by the Court for distinguishing their case from that of vessels which enter by express assent. »*

Utover 1800 og 1900 tallet ble dårlig vær og nødssituasjoner ofte påberopt som forsvar i saker om overtredelse av tollbestemmelser. Flere saker ble behandlet av Amerikansk høyesterett, og også av voldgiftsdomstoler. Spørsmålet i disse sakene var blant annet hvilke krav som måtte stilles til nødssituasjonen for at skipet ikke skulle anses forsettlig å frakte smuglergods.

*Kate A. Hoff v. United Mexican States (1929) (også kjent som Rebecca saken),<sup>44</sup> Forholdet i denne saken dreide seg om en amerikansk skonnert på tur fra en havn i Louisiana, USA til Tampico, Mexico. Skipet var lastet med 6 kasser med varer som skulle losses i Brazos Santiago (en Amerikansk havneby på grensen til Mexico) og et parti med tømmer som skulle fraktes videre til Tampico. Skipet kom ut for et voldsomt uvær utenfor kysten av Brazos Santiago slik at det ikke kom seg til havn. I stede ble skipet drivende i uværet til det befant seg utenfor kysten av Tampico. Skipet hadde pådratt seg store skader i uværet, og av hensyn til sikkerheten for mannskapet besluttet kapteinen derfor å gå til havn i Tampico.*

*Dagen etter ankomsten beslagla mexicanske tollmyndigheter de seks kassene med varer som skulle til Brazos Santiago, og kapteinen ble fengslet anklaget for forsøk på smugling. Kapteinen ble dømt til å betale bøter for forholdet. Da han ikke kunne betale tok mexicanske myndigheter beslag i skipet for å få dekket kravet. Det ble etter dette en voldgiftssak mellom*

---

<sup>43</sup> 11 U.S., 7 Cranch 116,1812 (tilgjengelig gjennom <http://supreme.justia.com>); se også The American Journal of International Law, volume 3, No. 1, 1909 s. 227

<sup>44</sup> Reports of International Arbitral Awards, Volume IV s. 444-449 (tilgjengelig fra <http://untreaty.un.org/>).

*eieren av skipet, Kate A. Hoff, og mexicanske myndigheter. Kate A. Hoff anførte at beslaget av båten ikke var gyldig da skipet hadde vært i en nødssituasjon da det måtte søke havn, og at det derfor måtte ha immunitet mot de mexicanske tollbestemmelsene. Mexicanske myndigheter anførte på sin side at det ikke eksisterte noen særrettigheter for skip i nød på tidspunktet for beslaget.*

*Voldgiftsdomstolen slo fast at i utgangspunktet er et utenlandsk skip som entrer en fremmed kyststat underlagt kyststatens fulle jurisdiksjon og lovgivning. Domstolen la imidlertid til grunn at det syntes å være en «general recognition among the nations of the world» for å gjøre unntak for skip i en nødssituasjon. De gikk deretter videre til å drøfte hvilke krav som måtte stilles for at et skip skulle anses å være i en «distress» situasjon. Det ble slått fast at skipet ikke trengte å være i en så dårlig forfatning at det ikke lot seg navigere. Skipet i denne saken ble anset å være i en «distress» situasjon og måtte derfor unntas fra tollavgiften.*

For å oppsummere var det på slutten av 1800 tallet en omfattende mellomstatlig praksis for rett til nødhavn. Denne omfattet en rett til å søke nødhavn på en rekke forskjellige plasser (havner, bukter, sund osv.), hvor skipet kunne foreta reparasjoner og få ferske forsyninger med proviant og vann. Skipet var også unntatt fra tollbestemmelser, og det kunne fritt forlate området når det ville.<sup>45</sup> Interessant er det imidlertid å merke seg at det var skipet som hadde bevisbyrden for at det var en nødssituasjon som gjorde at det oppsøkte nødhavn. Dette kravet ble utviklet i rettspraksis for å hindre omgåelse av tollbestemmelser.<sup>46</sup>

Utover 1900 tallet fikk vi fremveksten av multilaterale avtaler og konvensjoner, og mange av de gamle skipsfartssedvanene begynte nå å bli kodifisert i multilaterale konvensjoner. I denne prosessen har imidlertid spørsmålet om nødhavn sluppet unna. En av årsakene til dette kan være at retten har vært så klar at det ikke har vært et behov for å konvensjonsfeste den. En annen årsak kan være at statene er lite villige til å oppgi sin suverenitet. Internasjonal regulering av spørsmålet om nødhavn vil i større eller mindre grad gripe inn i statenes suverenitet. Samtidig kan det være problematisk å stille opp rettslige kriterier for hva som skal anses som en nødssituasjon. Dette må vurderes fra tilfelle til tilfelle.<sup>47</sup>

---

<sup>45</sup> Chircop, «The Customary Law of Refuge for Ships in Distress» s. 191-192

<sup>46</sup> *The New York*, 16 U.S. 59, 3 Wheat., 1818 (tilgjengelig gjennom <http://supreme.justia.com>)

<sup>47</sup> Augustín Blanco-Bazán, «Law of the Sea: Places of Refuge», Paper produced for the 30th annual conference on international law in Ottawa October 2001

I stede har praksisen fra 1600 tallet med bilaterale avtaler blitt videreført, og retten har også blitt anerkjent av en rekke av 1900 tallets jurister.<sup>48</sup>

#### **2.2.4 Eksisterer det en rett til nødhavn etter internasjonal sedvanerett i dag?**

I forrige punkt ble det påvist at det i statspraksis har utviklet seg en internasjonal sedvanerett til nødhavn. Det er imidlertid flere omstendigheter som gjør at det i dag kan stilles spørsmål ved om det fortsatt eksisterer en slik rett. For det første har skipsfarten endret seg mye de siste 50-60 årene. En av hovedbegrunnelsene for den gamle sedvaneretten har røtter i humanitære hensyn; det var primært hensynet til å berge livet til mannskapet om bord som nødvendiggjorde behovet for nødhavn. Dette fundamentale humanitærhensynet gjør seg fortsatt gjeldende, men utviklingen av ny teknologi har gjort det mulig å ivareta hensynet uten at skipet må gå til havn. Mannskapet kan plukkes opp av helikopter eller forflyttes til andre skip. Som allerede nevnt foreligger det dessuten en egen konvensjon i dag som regulerer tilfeller hvor det er fare for tap av menneskeliv.<sup>49</sup>

Det kan derfor stilles spørsmål ved om sedvaneretten kun omfatter en rett til humanitær assistanse, eller om den også omfatter en rett til å entre kyststatens farvann. Man kan også se på det som et spørsmål om retten kun omfatter beskyttelse av liv, eller om den også omfatter beskyttelse av materielle verdier. Selv om mannskapet kan berges uten at skipet entrer kyststatens farvann vil jo skipet kunne gå tapt. Det er forskjellige oppfatninger på dette i teorien. Flere forfattere er av den oppfatning at man ikke kan strekke retten så langt,<sup>50</sup>

*Churchill* uttaler at:

*«It is, however, unsafe to extend that principle further. In particular, it is by no means clear that a ship has a right to enter ports or internal waters in order to save its cargo, where human life is not at risk.»<sup>51</sup>*

---

<sup>48</sup> Se Philip C. Jessup, *The Law of Territorial Waters and Maritime Jurisdiction*, New York, 1927 s. 194–208; L.F.L Oppenheim og Hersch Lauterpacht, *International law: a treatise*, 7. utgave, London, 1948 s. 479; C.J. Colombos, *op.cit.* s. 329-330; Georg Schwarzenberger og E.D. Brown, *A manual of international law*, 6. utgave, Milton: Professional Books, 1976 s. 83-84; D.P. O'Connell og I.A. Shearer, *The international law of the sea*, bind 2, Oxford, 1984 s. 853-858; R.R. Churchill og A.W. Lowe, *op.cit.* s. 64

<sup>49</sup> SAR konvensjonen

<sup>50</sup> Se også D.J. Devine, «Ships in distress – a judicial contribution from the South Atlantic», *Marine Policy*, volume 20 nr. 3 s. 229-230.

<sup>51</sup> Churchill og Lowe, *op. cit.* s. 63.

I følge *Churchill* er det mer riktig å se det slik at skip som representerer en fare for utslipp må kunne nektes adgang av kyststaten dersom tiltak har blitt iverksatt for å berge livet til de om bord. Han viser blant annet til en avgjørelse fra en Nederlandsk domsstol kjent som Long Lin saken.<sup>52</sup>

*Forholdet i denne saken var et skip, «Long Lin», som kolliderte nær kysten av Nederland og ble alvorlig skadet. Skipet ønsket å søke nødhavn i Nederlandske farvann. Nederlandske myndigheter ville ikke slippe skipet inn i sine farvann dersom de ikke fikk finansielle garantier for eventuelle skader. Rederiets forsikringsselskap ville gå med på dette dersom de fikk mulighet til å begrense sitt eventuelle ansvar. Nederlandske myndigheter godtok ikke denne reservasjonen og nektet skipet adgang. Saken ble tatt til retten hvor domsstolen omgjorde avgjørelsen om å nekte skipet adgang. Domsstolen slo fast at kyststaten ikke kunne nekte skip i nød adgang til kystfarvannet for å gjennomføre reparasjoner. Retten uttalte videre at i en situasjon med et skip i vanskeligheter må skipets situasjon vurderes opp mot trusselen mot kyststaten.*

*Chircop*, som har foretatt en grundigere analyse av sedvaneretten hevder imidlertid at man kan finne bevis i bilaterale traktater som viser at den ikke bare har vært sett på som en plikt til å berge mannskapet, men også som en plikt til å berge selve skipet og lasten.<sup>53</sup> Han begrunner dette i at sedvaneretten har utviklet seg som en integrert del av den maritime varehandelen.

Selv om man skulle konkludere med at retten tradisjonelt har omfattet en rett til å berge skip og last også, er det likevel grunn til å stille spørsmål ved om dette gjelder i dag. Det er nemlig et faktum at dagens moderne skipsfart har ført med seg en miljøtrussel mot kyststaten som ikke eksisterte tidligere. Perspektivet har dreid seg mer over til et spørsmål om miljøvern hensyn. På grunn av disse endrede forhold har vi de siste 10-20 årene sett eksempler på at skip som har befunnet seg i en nødssituasjon har blitt nektet adgang til nødhavn.<sup>54</sup> Ved første øyekast skulle eksemplene vi har på avvisning av skip kunne tyde på en motstridende praksis hvor statene ikke anser seg bundet av noen sedvanerett. Som nevnt innledningsvis i pkt. 2.3.1 er det et vilkår for en sedvanerettsdannelse at det er snakk om en fast praksis som statene følger i den tro at det er gjeldende rett. Dersom statene avviser skip som har behov for nødhavn kan det tolkes slik at de ikke anser seg bundet av en sedvanerett.

---

<sup>52</sup> Guangzhou Ocean Shipping Company v. Minister of Transport, Water Management and Public Works. (Engelsk sammendrag i NILOS NEWSLETTER No. 13, September 1995 )

<sup>53</sup> *Chircop*, *op. cit.* s. 224.

<sup>54</sup> Jf. eksemplene med «Castor», «Erika» og «Prestige»



Det er imidlertid lett å legge overdreven vekt på de eksemplene vi har på hendelser hvor skip har blitt avvist, da de har fått stor oppmerksomhet i media. Det finnes ingen statistikk for forespørsler om nødhavn, men det finnes kjente eksempler på at skip også har fått godkjent adgang til nødhavn.<sup>55</sup>

Et annet moment er at hendelsene med skip som «Prestige» og «Erika» også ført til et økt fokus på spørsmålet og internasjonalt samarbeid om problemstillingen. Vedtakelsen av IMO retningslinjene er det hittil mest omfattende bidraget. Dette kan både tale for og mot en sedvanerett. Argument som taler for er vedtakelsen av slike retningslinjer i seg selv. På den annen side slår retningslinjene ikke fast noen klar rett for skip til å søke nødhavn. Dette taler mot en internasjonal sedvanerett. IMO retningslinjene slår imidlertid også fast at den beste løsningen på problemet er å få skip i nødhavn. Å trekke den slutning at sedvaneretten er bortfalt på grunn av noen enkeltstående hendelser vil derfor være en overforenkling.

CMI har imidlertid uttalt som et argument for å få sedvaneretten kodifisert i konvensjonsform at mange stater ser ut til ikke å anerkjenne retten lenger, og at den har blitt uklar.<sup>56</sup> Det er derfor ikke umulig at vi nå befinner oss i en periode hvor retten er i endring. Konklusjonen må derfor bli at det ikke kan sies å foreligge noen klar rett til adgang til nødhavn etter internasjonal sedvanerett i dag.

## **2.3 Internasjonale konvensjoner**

### **2.3.1 Havrettskonvensjonen - bestemmelsene om uskyldig gjennomfart**

#### ***(a) Problemstillingen***

Et skip i nød som ønsker å søke nødhavn vil som oftest måtte passere gjennom territorialfarvannet til en kyststat for å komme til det indre farvann. Men også havområder i selve territorialfarvannet kan tenkes å fungere som nødhavn, selv om dette som innledningsvis nevnt ikke er spesielt praktisk, jf. pkt. 1.3.2 ovenfor.

Det særegne med territorialfarvannet er at kyststatens jurisdiksjon her er begrenset gjennom bestemmelsene i havrettskonvensjonen artikkel 17 flg. om utenlandske skips rett til uskyldig gjennomfart. I det følgende vil det bli gjort rede for bestemmelsene om uskyldig gjennomfart

---

<sup>55</sup> Et eksempel er MV «Kowloon Bridge» som sank utenfor kysten av vest Cork i Irland i 1986.

<sup>56</sup> CMI yearbook 2004 s. 390

med henblikk på om disse også kan danne grunnlag for en rett til nødhavn. Grunnlaget er havrettskonvensjonen artikkel 18 nr. 2 som i nærmere bestemte tilfeller kan gi en rett til stans og oppankring for skip som er i uskyldig gjennomfart i territorialfarvannet. For skip i vanskeligheter som frakter miljøskadelig innhold gjennom territorialfarvannet er spørsmålet om denne bestemmelsen også kan tolkes slik at den danner grunnlag for en rett til nødhavn. Et hovedspørsmål i denne forbindelse er hva som ligger i retten til stans og oppankring. Omfatter det bare en rett til å stanse og ankre opp skipet eller omfatter det også rett til andre tiltak slik som for eksempel nødlossing? Disse spørsmålene vil bli grundig drøftet i den videre fremstilling.

Innledningsvis må det presiseres at bestemmelsene om uskyldig gjennomfart kun gjelder i territorialfarvannet. De kan ikke danne grunnlag for en rett til nødhavn i det indre farvann, og det praktiske anvendelsesområdet for reglene blir således av mindre betydning.

### ***(b) Begrepet «gjennomfart»***

Artikkel 18 nr. 2 gir rett til stans og oppankring dersom det er en del av den ordinære navigasjonen av skipet, eller dersom skipet havner i en «*force majeure*» eller «*nødssituasjon*». Regelen er en unntaksbestemmelse; utgangspunktet er at skipet skal være i gjennomfart, og at gjennomfarten skal skje «*uavbrutt*» og «*raskt*», jf. artikkel 18 nr. 2 første punktum. Dette betyr at skipet som utgangspunkt skal foreta en kontinuerlig passasje av havområdet. Det er bare skip i gjennomfart som omfattes av reglene. Et skip som ikke er i gjennomfart i konvensjonens forstand, kan heller ikke påberope seg unntaksbestemmelsen i art. 18 nr. 2. Et grunnleggende spørsmål blir derfor om skip som søker nødhavn anses å være i gjennomfart. Hva som menes med gjennomfart er definert i artikkel 18 første ledd:

*«1. Med gjennomfart menes seilas gjennom sjøterritoriet for det formål å*

*a) krysse sjøterritoriet uten å gå inn i indre farvann eller anløpe en red eller et havneanlegg utenfor indre farvann, eller*

*b) seile inn i eller ut fra indre farvann eller anløpe en slik red eller et slikt havneanlegg.»<sup>57</sup>*

---

<sup>57</sup> Engelsk: «1. Passage means navigation through the territorial sea for the purpose of: (a) traversing that sea without entering internal waters or calling at a roadstead or port facility outside internal waters; or (b) proceeding to or from internal waters or a call at such roadstead or port facility.»

Som vi ser har det ikke vært meningen å anvende en snever definisjon av begrepet gjennomfart. Rent språklig tilsier ordet gjennomfart at det må være snakk om en direkte og uavbrutt seilas tvers over havområdet. Bestemmelsen i artikkel 18 første ledd bokstav b slår imidlertid fast at også adgang til, eller utfart fra det indre farvann må anses som gjennomfart i konvensjonens forstand. Likeså anses skip som har ankret opp som følge av nød eller force majeure etter art. 18 nr. 2 fortsatt å være i gjennomfart.

Det avgjørende er imidlertid at begrepet gjennomfart knytter seg til formålet med seilasen, jf. ordene «*formål å*» i art. 18 første ledd. At et skip forflytter seg gjennom territorialfarvannet betyr ikke nødvendigvis at det er snakk om en gjennomfart i konvensjonens forstand. For at det skal være snakk om en gjennomfart må det være skipets formål enten å krysse sjøterritoriet, eller å seile inn i eller ut fra det indre farvann. Dette har sammenheng med hensynene bak bestemmelsen. Bestemmelsene om rett til uskyldig gjennomfart er utviklet av handels- og effektivitetshensyn. Det er mange fordeler med å tillate skipstrafikk gjennom territorialfarvannet: Skipet får en kortere reiserute, noe som igjen resulterer i redusert global forurensning fra skipsfarten. At skipet går nærmere land innebærer også en større sikkerhet for mannskapet dersom de skulle få behov for assistanse. Men den viktigste begrunnelsen er at en slik rett fremmer handel og kommunikasjon mellom statene.

Når det gjelder spørsmålet om bestemmelsene om uskyldig gjennomfart kan fungere som grunnlag for en rett til nødhavn dukker det imidlertid opp et problem: Kan man si at et skip i nød som ønsker å søke nødhavn i territorialfarvannet har til formål å krysse sjøterritoriet? En streng tolkning av artikkel 18 skulle tilsi at skipet da ikke var i gjennomfart. Men her må man skille mellom skip som befinner seg innenfor, og skip som befinner seg utenfor grensene av territorialfarvannet når situasjonen som gjør at det blir nødvendig å oppsøke nødhavn oppstår.

I forhold til skip som befinner seg innenfor grensene av territorialfarvannet, vil en slik tolkning neppe være i overensstemmelse med bestemmelsens mening og formål. Retten til stans og ankring gjelder jo nettopp skip som forflytter seg gjennom territorialfarvannet, men som får uventede problemer underveis. Å si at slike skip ikke er i gjennomfart fordi formålet med seilasen har endret seg fra å krysse til å søke nødhavn ville derfor gjøre retten til stans og oppankring etter bestemmelsen i artikkel 18 nr. 2 meningsløs. For skip som befinner seg innenfor grensene av territorialfarvannet må konklusjonen derfor naturlig nok bli at skipet anses å være i gjennomfart. Men hvordan stiller det seg for skip som befinner seg utenfor 12

mils grensen når nødssituasjonen oppstår? Kan slike skip påberope seg unntaksbestemmelsen i artikkel 18 nr. 2 og seile inn i territorialfarvannet for å søke nødhavn?

Ved første øyekast skulle det se ut som om slike skip ikke kan anses å være i gjennomfart; det er nemlig lett å anta at et skip som befinner seg utenfor grensene av territorialfarvannet når det kommer i en nødssituasjon ikke har til formål å krysse territorialfarvannet. I teorien har det også blitt hevdet at bestemmelsen om uskyldig gjennomfart kun gir skipene en rett til å anvende territorialfarvannet som et medium for krysning, og ikke som en destinasjon. Dette har blitt brukt som argument for at det ikke eksisterer en rett til nødhavn i territorialfarvannet basert på bestemmelsene om uskyldig gjennomfart, ettersom forflytning til et nødhavnområde ikke er en midlertidig forflytning, men målet for seilassen.<sup>58</sup>

Det er min oppfatning at denne argumentasjonen er for unyansert. I tilfeller hvor man med sikkerhet kan fastslå at et skip som befinner seg utenfor grensene av territorialfarvannet har til hensikt å søke nødhavn i farvannet er det klart nok. I slike tilfeller vil ikke skipet være i gjennomfart i konvensjonens forstand. I praksis er det imidlertid vanskelig å fastslå hvilke intensjoner et skip har med krysningen, og man kan ikke fastslå om et skip er i gjennomfart i konvensjonens betydning utelukkende ut fra hvor skipet befinner seg når det kommer i en nødssituasjon.

Det avgjørende er hvilket formål skipet har med seilassen, og det kan lett tenkes at også skip som befinner seg utenfor grensene av territorialfarvannet når nødssituasjonen oppstår har til formål å krysse territorialfarvannet. For eksempel for å forsøke å nå til havn eller smulere farvann i nabostaten. Eller at kapteinen har tro på at skipet vil klare krysningen. I litteraturen har det blitt hevdet at alle skip i utgangspunktet bør presumeres å være i gjennomfart dersom ikke klare omstendigheter eller beviser antyder det motsatte.<sup>59</sup> I praksis vil kyststaten måtte vurdere om et skip er i gjennomfart ut fra kommunikasjon med skipets besetning og andre ytre tegn på deres hensikt med seilassen.

Konklusjonen må derfor bli at også skip som befinner seg utenfor 12 miles grensene når nødssituasjonen oppstår i prinsippet kan tenkes å være i gjennomfart etter en vurdering av de konkrete omstendighetene.

---

<sup>58</sup> Welmoed Van Der Velde, «The Position of Coastal States and Casualty Ships in International Law», *CMI yearbook 2003* s. 481.

<sup>59</sup> Haijiang Yang, *Jurisdiction of the Coastal State over Foreign Merchant Ships in Internal Waters And the Territorial Sea*, Berlin, 2006 s. 150

***(c) Vilåret om at gjennomfarten må være uskyldig***

I forrige punkt ble det slått fast at det ikke er noe i veien for at et skip i nød anses å være i gjennomfart i konvensjonens forstand. For at skipet skal ha rett til stans og oppankring slik som fastsatt i artikkel 18 nr. 2 er det imidlertid også et vilkår at gjennomfarten kan karakteriseres som «*uskyldig*», jf. artikkel 19. Bestemmelsen slår fast at gjennomfarten er uskyldig så lenge den ikke er til skade for kyststatens «*fred, orden eller sikkerhet*».<sup>60</sup>

Artikkel 19 nr. 2 inneholder en liste med tolv forskjellige situasjoner hvor gjennomfarten anses å true freden, orden eller sikkerhet i kyststaten. I forhold til skip som har til hensikt å slippe ut forurensning er det ikke tvil: slike skip anses ikke å være i uskyldig gjennomfart. Dette følger direkte av artikkel 19 nr. 2 bokstav h. Når det gjelder skip som frakter miljøskadelig innhold uten intensjoner om forsettlig forurensning er det ikke like klart. Artikkel 19 nr. 2 inneholder ingen direkte henvisning til slike skip, og de omfattes ikke av bokstav h.

En annen bestemmelse som kan kaste lys over situasjonen er artikkel 19 nr. 2 bokstav l. Etter bestemmelsen er gjennomfarten ikke uskyldig dersom skipet driver «*enhver annen virksomhet som ikke har direkte sammenheng med gjennomfart*».<sup>61</sup> Bestemmelsen er etter sin ordlyd veldig vid, og det var mye kontrovers rundt innføringen av den.<sup>62</sup> Vurderingstemaet er likevel klart nok: spørsmålet er om handlingene et skip i nød foretar seg kan sies å ha direkte sammenheng med gjennomfarten. I motsatt fall vil skipet ikke være i uskyldig gjennomfart. Dette er et vanskelig spørsmål, og konvensjonen gir ikke selv noen nærmere anvisning på hva som skal anses å være i direkte sammenheng med gjennomfarten. Igjen kan man falle tilbake på systembetraktninger, og konkludere med at stans og oppankring i alle fall må kunne sies å være i direkte sammenheng med gjennomfarten. I motsatt fall ville bestemmelsen mistet sin hensikt. Som innledningsvis nevnt er det imidlertid et spørsmål om hva retten til stans og oppankring omfatter. Dette har betydning i forhold til spørsmålet om nødhavn fordi de tiltakene som er nødvendige å iverksette overfor et skip i nød som oftest vil omfatte mer omfattende operasjoner. Dette spørsmålet vil bli drøftet nærmere nedenfor. Den foreløpige

---

<sup>60</sup> Engelsk: «*peace, good order or security of the coastal State.*»

<sup>61</sup> Engelsk: «*any other activity not having a direct bearing on passage.*»

<sup>62</sup> Haijiang Yang, *op. cit.* s. 167.

konklusjonen er imidlertid at skip i nød som har stanset og ankret opp i territorialfarvannet i utgangspunktet kan anses å være i uskyldig gjennomfart.

***(d) Hva omfatter retten til stans og oppankring?***

Som det skal ha fremgått av drøftelsen så langt vil det være av betydning hva retten til stans og oppankring nærmere omfatter. Et skip som må søke nødhavn vil i de aller fleste tilfeller ha behov for å gjennomføre reparasjonsarbeider, og ofte må skipet nødlosses før reparasjonsarbeidene kan gjennomføres. Dersom man slår fast at retten også omfatter reparasjonsarbeider og nødlossing vil dette innebære at bestemmelsene om uskyldig gjennomfart også kan danne grunnlag for en mer effektiv rett til nødhavn i territorialfarvannet. I motsatt fall vil det bare være snakk om en rett til stans og oppankring som i praksis ikke vil danne grunnlag for en effektiv rett til nødhavn. Det avgjørende i denne sammenheng er hvilke tiltak som kan tolkes inn under ordlyden «*stans og oppankring*» i bestemmelsen i art. 18 nr. 2.

En streng tolkning av ordlyden taler for at bestemmelsen kun gir rett til stans og oppankring, og at alle andre tiltak som skipet foretar seg vil falle utenfor. For mindre reparasjonsarbeider synes det imidlertid ikke å være avgjørende hensyn som taler for at dette ikke skal omfattes av retten til stans og oppankring. Dette må anses som et indre anliggende på skipet og ligger derfor utenfor kyststatens kontroll. Mer tvilsomt er det om nødlossing kan betraktes på samme måte. Nødlossing innebærer jo assistanse fra et annet skip som lasten kan overføres til. Det er ingen automatikk i at en slik operasjon skal kunne gjennomføres med grunnlag i havrettskonvensjonens art. 18 nr. 2. Her må man i stede se hen til andre bestemmelser. Man kan argumentere med at et skip som har stanset og ankret opp på grunn av nød, ofte før eller senere må ha assistanse for å kunne fortsette ferden eller gå til havn. Det vil derfor ofte kunne bli snakk om bergingsoperasjoner. Avtaler om berging av skipet eller lasten kan fritt inngås av de som har kompetanse til det, og det følger da av bergingskonvensjonen art. 11 at kyststaten skal ta hensyn til samarbeid mellom bergere og andre involverte parter slik at bergingsoperasjonen kan utføres mest mulig effektivt. Det kan reises spørsmål ved om denne bestemmelsen i seg selv kan danne grunnlag for en rett til nødhavn, men dette spørsmålet kommer jeg tilbake til nedenfor i pkt. 2.2.3. I denne sammenheng er det nok å peke på at havrettskonvensjonen art. 18 nr. 2 i seg selv ikke vil gi grunnlag for en rett til nødlossing og lignende omfattende operasjoner.

Dette innebærer også at nødlossingsoperasjoner ikke kan anses å ha direkte sammenheng med gjennomfarten i forhold til havrettskonvensjonen art. 19 (2) bokstav l. Konklusjonen må derfor bli at skip i nød som er i uskyldig gjennomfart i territorialfarvannet i utgangspunktet har en rett til å stanse og ankre opp for å gjennomføre reparasjonsarbeider. Dette kan ses på som en rett til nødhavn, men som vi har sett vil denne retten være sterkt begrenset i og med at rett til å utføre større operasjoner ikke følger automatisk av bestemmelsene i havrettskonvensjonen men må søkes i andre regler. Dette innskrenker bestemmelsens anvendelsesområde som en nødhavnsbestemmelse vesentlig.

***(e) Skal artikkel 19 nr. 2 anses uttømmende?***

Av betydning for spørsmålet om artikkel 18 nr. 2 kan danne grunnlag for en rett til nødhavn er også spørsmålet om typetilfellene i artikkel 19 nr. 2 må anses uttømmende, eller om kyststaten står fritt til å tolke andre situasjoner inn under formuleringen «*til skade for kyststatens fred, orden eller sikkerhet*» i artikkel 19 nr. 1. Dersom artikkel 19 nr. 1 må anses uttømmende vil kyststaten ikke kunne avvise skip med miljøskadelig innhold som er i uskyldig gjennomfart og stanser og ankrer opp som følge av *nød* eller *force majeure*. Dersom artikkel 19 nr. 1 derimot ikke anses uttømmende vil kyststaten selv kunne tolke hva som skal anses «*til skade for deres fred, orden eller sikkerhet*». Dette kan innebære at kyststaten vil avskjære rett til stans og oppankring for skip i nød som frakter miljøskadelig innhold.

Formuleringen i art. 19 nr. 2 trekker i retning av at bestemmelsen ikke er uttømmende da den ikke eksplisitt slår fast at de tolv typetilfellene er uttømmende. Ordlyden slår kun fast at et skip anses å være til skade for kyststatens fred, sikkerhet eller orden dersom «*det i sjøterritoriet foretar en eller flere av følgende handlinger*».

Det har også vært uenighet i teorien om hvilken betraktning som er den riktige. En rekke teoretikere på begynnelsen av 80-tallet mente at bestemmelsen måtte anses uttømmende,<sup>63</sup> mens det senere har blitt tatt til orde for det motsatte synspunkt.<sup>64</sup> Et sterkt argument som har blitt anført for at listen ikke er uttømmende er den allerede nevnte bestemmelsen i bokstav l.

---

<sup>63</sup> Se F. David Froman, «Uncharted Waters: Non-innocent Passage of Warships in the Territorial Sea», *San Diego Law Review*, volume 21, 1984 s. 659; T. Treves, «Navigation» i R.J. Dupuy og D. Vignes, *A handbook on the New Law of the Sea*, Volume 2, 1991 s. 913; J.W. Rolph, «Freedom of Navigation and the Black Sea Bumping Incident: How “innocent” must innocent passage be?», *Military Law Review*, volume 135, 1992, s. 155-156.

<sup>64</sup> Se Kari Hakapää, og Erik J. Molenaar, «Innocent passage – past and present», *Marine Policy*, volume 23, issue 2, 1999 s. 131-145 på side 132; Haijiang Yang, *op. cit.* s. 167

Synspunktet har vært at siden denne bestemmelsen er så vid og kan omfatte så mange forskjellige ting, kan det ikke ha vært meningen at artikkel 19 nr. 2 skulle være uttømmende. Det rådende synspunkt i teorien synes i dag å være at bestemmelsen ikke kan anses å være uttømmende.<sup>65</sup>

Konklusjonen må derfor bli at artikkel 19 nr. 2 ikke kan anses uttømmende. Dette innebærer at kyststaten i utgangspunktet vil kunne tolke andre tilfeller inn under formuleringen «*til skade for deres fred, orden eller sikkerhet*» og derfor i teorien avvise skip fra å søke nødhavn.<sup>66</sup>

### ***(I) Oppsummering***

Spørsmålet om havrettskonvensjonens bestemmelser om uskyldig gjennomfart også kan danne grunnlag for en rett til nødhavn har reist mange interessante problemstillinger. Gjennomgangen av reglene er imidlertid preget av det faktum at bestemmelsene i utgangspunktet ikke regulerer spørsmålet om nødhavn, og bestemmelsenes avgrensede geografiske virkeområde. Konklusjonen er at bestemmelsene i teorien kan gi rett til nødhavn i territorialfarvannet i den forstand at skipet kan stanse og ankre opp for å utføre enklere reparasjonsarbeider. Dette vil likevel i de aller fleste situasjoner ikke danne grunnlag for en effektiv rett til nødhavn da rett til nødhavn ofte må omfatte mer enn bare rett til å stanse og ankre opp. I tillegg vil det være opp til kyststatene hvordan de velger å tolke bestemmelsen i art. 18 nr. 2. Bestemmelsene kan derfor i praksis ikke sies å danne noe grunnlag for en rett til nødhavn.

### **2.3.2 Havrettskonvensjonen - plikt til å verne om miljøet**

Forliset av «Torrey Canyon» utenfor kysten av England i 1967 som omtalt ovenfor i pkt. 1.3.1, representerer en av de første store miljøutslippene i vår tid. Denne, og flere andre hendelser har ført til at viktigheten av å forhindre forurensning fra skipsfarten, og beskytte det marine miljøet, har blitt anerkjent internasjonalt de siste 40-50 årene. Statene har nå en

---

<sup>65</sup> Haijang Yang, *op. cit.* s. 167 med videre henvisninger.

<sup>66</sup> Det kan stilles spørsmål ved om kyststatene kan tolke bestemmelsen fritt eller om det må legges til grunn en konvensjonsautonom tolkning. Det finnes imidlertid ingen rettspraksis som presiserer hvordan bestemmelsen skal tolkes. De facto vil dette derfor være opp til statene.



omfattende plikt til å beskytte det marine miljøet og forhindre forurensning.

Havrettskonvensjonen inneholder flere bestemmelser som fastslår dette. I fortalen uttales det at: «*Statspartene i denne konvensjon [...] erkjenner at det er ønskelig, ved denne konvensjon og under behørig hensyntagen til alle staters suverenitet, [...] og fremme [...] vern og bevaring av det marine miljø.*» Mer konkret følger det også av konvensjonens artikkel 192 at kyststatene har en plikt til å «*verne og bevare det marine miljø*».

Som det har fremgått av drøftelsene ovenfor så kan en beslutning om å nekte eller godta adgang til nødhavn for et skip som frakter miljøskadelig innhold få store konsekvenser for det marine miljøet både i kyststaten og i andre nærliggende kyststater. Man kan derfor stille spørsmålet om en beslutning av kyststaten om å nekte adgang til nødhavn er i overensstemmelse med deres forpliktelser til å bevare miljøet etter havrettskonvensjonen. Denne innfalsvinkelen skiller seg fra spørsmålet som ble drøftet ovenfor om bestemmelsene om uskyldig gjennomfart ved at det ikke er snakk om hvilke rettigheter skipet har, men hvilke plikter som påhviler kyststaten. Dette er til dels to sider av samme sak, men likevel en viktig presisering. Samtidig kan man også snu problemstillingen og spørre om det å tillate nødhavn i et konkret tilfelle vil være i strid med kyststatens plikt til å bevare miljøet. Det kan jo som nevnt også tenkes at det å tillate nødhavn under omstendighetene vil virke mot sin hensikt, og føre til mer forurensning enn om skipet hadde blitt værende i posisjon, eller beordret lenger ut til havs.

Plikten til å beskytte det marine miljøet omfatter for det første en plikt for kyststaten til å verne om miljøet i sin egen stat. Men plikten strekker seg lengre enn dette; som det fremgår av artikkel 194 har kyststaten også en plikt til å forhindre forurensning på andre staters territorium, og på steder utenfor statens jurisdiksjonsområde. Bestemmelsen slår fast at: «*Statene skal treffe alle tiltak som er nødvendige for å sikre at virksomhet under deres jurisdiksjon eller kontroll utøves på en slik måte at andre stater eller deres miljø ikke påføres skade ved forurensning, og at forurensning som skyldes hendelser eller virksomhet under deres jurisdiksjon eller kontroll, ikke spres utenfor de områder der de utøver suverene rettigheter i samsvar med denne konvensjon.*»

Bestemmelsen i artikkel 192 presiserer ikke nærmere hva som ligger i plikten. Men det følger av artikkel 194 at staten må «*[...] treffe alle nødvendige tiltak som er forenlige med denne konvensjon, for å hindre, begrense og kontrollere forurensning av det marine miljø fra*

*enhver kilde, og for dette formål etter evne benytte de mest mulig hensiktsmessige midler som de har til rådighet, og de skal bestrebe seg på å samordne sin politikk i denne forbindelse.»*

Kyststaten skal altså treffe «alle nødvendige tiltak» for å forhindre forurensning. Dette gir bestemmelsen et meget vidt anvendelsesområde og preg av en generalbestemmelse.

Dersom en beslutning om å avvise et skip resulterer i miljøutslipp, og man antar at en beslutning om å tillate nødhavn ville resultere i mindre eller ingen utslipp, kan man slå fast at kyststaten ikke har overholdt sin plikt til å bevare miljøet etter havrettskonvensjonen. Forliset av tankskipet «Prestige»<sup>67</sup> er et eksempel på en situasjon hvor det er nærliggende å trekke en slik konklusjon. Dette har også blitt brukt som argument i teorien på at en rett til nødhavn kan bygge på bestemmelsene om beskyttelse av miljøet.<sup>68</sup> Problemet er at bestemmelsene om beskyttelse av miljøet ikke direkte regulerer spørsmålet om nødhavn. Selv om en beslutning om å nekte et skip adgang til nødhavn vil kunne innebære et brudd på statens forpliktelser, kan man like gjerne tenke seg det motsatte, nemlig at en beslutning om å tillate nødhavn vil innebære et brudd. Bestemmelsen i artikkel 192 favner ikke om kompleksiteten rundt spørsmålet om nødhavn. Et annet poeng er at det vil være opp til kyststatene hvordan de vil tolke bestemmelsen, og om de vil se på det som en plikt til å tillate nødhavn. Konklusjonen må derfor bli at selv om bestemmelsen i teorien kan danne grunnlag for en plikt til å tillate nødhavn, vil bestemmelsen i praksis ikke kunne fungere som et effektivt grunnlag.

### **2.3.3 Bergingskonvensjonen – samarbeidsplikt**

Hittil i avhandlingen har det vært fokusert på forholdet mellom kyststaten og det skip som søker nødhavn. I mange tilfeller vil det imidlertid være en tredjepart inne i bildet også; et skip som får problemer vil kunne søke assistanse fra andre som er villige til å påta seg et bergingsoppdrag. Dette kan være andre skip som tilfeldigvis befinner seg i nærheten, eller et selskap som jobber spesielt med slike oppdrag.<sup>69</sup>

Slike aktører har en økonomisk motivasjon for å forsøke å berge skipet som er i vanskeligheter. Dersom de lykkes med bergingen vil de nemlig ha krav på bergelønn. Bergerens rett til bergelønn er imidlertid uløselig knyttet til oppdragets suksess; reglene bygger nemlig på et prinsipp om «no cure no pay». Det vil si at bergeren må lykkes med

---

<sup>67</sup> Jf. pkt. 1.2 ovenfor

<sup>68</sup> Welmoed Van Der Velde, *op. cit.* s. 484.

<sup>69</sup> Et eksempel på et slikt selskap er det greske selskapet Tsaviris, jf. note 6.

oppdraget for å få betalt bergelønn. Dersom skipet går tapt vil kravet være bortfalt. Bergeren har således et sterkt incentiv til å gjøre sitt ytterste for å berge skipet. Det er etter dette klart at det i forhold til spørsmålet om nødhavn kan oppstå konflikt mellom bergere og kyststaten. Selv om partene vil ha en sammenfallende interesse i at skipet ikke slipper ut forurensning kan de ha forskjellig oppfatning av bruken av nødhavn i en konkret situasjon. I det følgende er det meningen å undersøke om det eksisterer særlige rettigheter til nødhavn i en bergingssituasjon.

Grunnlaget er den allerede nevnte bestemmelsen i bergingskonvensjonen artikkel 11. Bestemmelsen slår fast at kyststaten skal ta hensyn til behovet for samarbeid mellom bergere, andre parter og involverte offentlige myndigheter når de fatter beslutninger som er relatert til bergingsoperasjoner og adgang til havner for skip i nød. Dette skal sikre vellykkede bergingsoperasjoner for å berge liv og eiendom, samt beskytte miljøet generelt.<sup>70</sup>

Bestemmelsen inneholder en direkte henvisning til havn for skip i nød, men heller ikke denne bestemmelsen fremstår som en klar regulering av spørsmålet om adgangen til nødhavn. Det avgjørende for hvordan bestemmelsen må forstås i forhold til spørsmålet om nødhavn, er hva som ligger i formuleringen at kyststaten skal «*ta hensyn til*» behovet for samarbeid når de utøver myndighet i bergingssituasjoner, og i spørsmålet om adgang til havn for skip i nød.

Formuleringen gir ikke antydninger på at det skal foreligge en ubetinget plikt for kyststaten til å slippe skip inn i nødhavn. Etter en ren ordlydstolkning kan man imidlertid si at en vellykket bergingsaksjon ofte vil være avhengig av kyststatens samtykke til å tillate nødhavn, og at å nekte adgang til nødhavn derfor vil stride mot bestemmelsens plikt for kyststaten om å «*ta hensyn til*» behovet for samarbeid.

Denne tolkningen støttes derimot ikke av forhandlingene forut for vedtakelsen av bergingskonvensjonen. Miljøvernorganisasjoner og skipseiere var da av den oppfatning at bestemmelsen klart måtte pålegge kyststatene en plikt til å slippe skip i vanskeligheter inn til nødhavn. Dette ble imidlertid ikke tatt hensyn til da det var oppfatningen at en slik bestemmelse hørte hjemme i en offentligrettslig konvensjon og ikke i bergingskonvensjonen

---

<sup>70</sup> Engelsk: «A State Party shall, whenever regulating or deciding upon matters relating to salvage operations such as admittance to ports of vessels in distress or the provision of facilities to salvors, take into account the need for co-operation between salvors, other interested parties and public authorities in order to ensure the efficient and successful performance of salvage operations for the purpose of saving life or property in danger as well as preventing damage to the environment in general.»

som hovedsakelig er en privatrettslig konvensjon. Resultatet ble derfor at bestemmelsen verken gir en rett til å avvise et skip, eller en plikt til å slippe det inn i nødhavn.<sup>71</sup>

Et annet moment er at bergingskonvensjonen heller ikke er vedtatt av mer enn 50 stater. Bestemmelsen vil således uansett ikke kunne danne grunnlag for en rett til nødhavn på global basis. En undersøkelse av CMI i 2005 viste også at av de landene som er medlem har ingen vedtatt lovgivning som gir effekt til bestemmelsen i artikkel 11.<sup>72</sup>

Konklusjonen er derfor at heller ikke bergningskonvensjonen danner grunnlag for en rett til nødhavn.

## 2.4 Retningslinjer fra IMO

### 2.4.1 Innledning

Som drøftelsen ovenfor har vist så eksisterer det ikke noen bindende folkerettslig forpliktelse for kyststatene til å tillate adgang til nødhavn for skip i vanskeligheter. I fremveksten av den moderne folkeretten har det imidlertid utviklet seg et sett med normer som ikke er formelt sett rettslig bindende for statene, men som likevel vil kunne ha stor betydning. Slike normer kalles ofte for *soft law*. IMOs retningslinjer angående nødhavn for skip i vanskeligheter som skal behandles i de to følgende punktene er eksempler på slik *soft law*. Det følger av IMO konvensjonen<sup>73</sup> art. 15 bokstav j som er gjengitt nedenfor, at vedtak av slike retningslinjer er en av hovedoppgavene til IMO:

*«The functions of the Assembly shall be:(...) To recommend to Members for adoption regulations and guidelines concerning maritime safety, the prevention and control of marine pollution from ships and other matters concerning the effect of shipping on the marine environment assigned to the Organization by or under international instruments, or amendments to such regulations and guidelines which have been referred to it; »*

Enkelte jurister har gått hardt ut mot denne formen for «rettslig regulering». Det har blitt hevdet at det kun er en ny betegnelse på allerede eksisterende normer slik som: religion,

---

<sup>71</sup> Proshanto K. Mukherjee, «Refuge and Salvage», *Places of Refuge for Ships – Emerging Environmental Concerns of a Maritime Custom*, Publications on Ocean Development, volume 51, Leiden/Boston, 2006 s. 278.

<sup>72</sup> *Ibid.* s. 279

<sup>73</sup> Convention on the International Maritime Organization, Geneva, 6 March, 1948

moral og skikk og bruk. Synspunktet har vært at det er uheldig å lage *soft law* uten rettslige virkninger, som et alternativ til en effektiv rettslig regulering.<sup>74</sup>

Det er da også riktig at ettersom retningslinjene ikke er formelt sett bindende for statene, vil de ikke kunne danne en rettslig forpliktelse til å tillate adgang til nødhavn. Likevel må ikke betydningen av slike retningslinjer undervurderes. For det første kan de av statene bli sett på som uttrykk for gjeldende rett angående spørsmålet om nødhavn. Dersom dette fører til at de i praksis blir fulgt, kan det over tid føre til at det utvikler seg en internasjonal sedvanerett. For EU landene er det også viktig å merke seg at trafikkkstyringsdirektivet inneholder en direkte henvisning til IMO retningslinjene i artikkel 20. Det følger av direktivet at statene skal ta hensyn til retningslinjene i utformingen av planverk for å imøtekomme skip i nød (nærmere om dette i pkt. 2.5 nedenfor). En slik direkte henvisning til retningslinjene i direktivet er med på å styrke deres rettskildemessige betydning, og det tradisjonelle synspunktet om at *soft law* ikke er bindende kan derfor bli mindre svart-hvitt. Dette er da også grunnen til at retningslinjene vil bli drøftet her under pkt. 2 til tross for den rettskildemessige forskjellen fra grunnlagene som er drøftet tidligere under pkt. 2.1 til 2.3.

I det følgende er det meningen å gi en oversikt over bestemmelsene i retningslinjene og undersøke hvordan de forholder seg til spørsmålet om adgang til nødhavn.

#### **2.4.2 Resolusjon A.949(23) – retningslinjer angående nødhavn**

##### ***(a) Bakgrunn, og formålet med retningslinjene***

I kjølvannet av «Castor» hendelsen (se ovenfor pkt. 1.1) ble spørsmålet om nødhavn en prioritert arbeidsoppgave i IMO. Det ble besluttet å utvikle retningslinjer beregnet på å hjelpe kyststatene og skipsførere i situasjoner hvor et skip var i behov for å oppsøke nødhavn. Arbeidet ble avsluttet med at retningslinjene ble vedtatt i november 2003.

Retningslinjene består av tre deler. Del 1 tar for seg generelle spørsmål. Del 2 retter seg mot føreren av skipet og eventuelle bergere, og inneholder retningslinjer angående hvilke handlinger som er forventet av disse i en nødssituasjon. Del 3 inneholder retningslinjer for hva som er forventet av kyststaten i samme situasjon.

---

<sup>74</sup> Carl August Fleischer, *Folkerett*, 7. utgave, Oslo 2000 s. 44.

Retningslinjene pkt. 1.3 slår klart fast standpunktet at nødhavn for å foreta nødlossing er den beste løsningen for å unngå skade og forurensning fra et skip i behov for assistanse.<sup>75</sup> Dette betyr ikke at retningslinjene søker å etablere en ensidig plikt for kyststaten til å sørge for nødhavn. Det er tatt hensyn til kyststatens interesser i pkt. 1.4 som slår fast at en beslutning om å tillate nødhavn kan skade kyststaten både økonomisk og miljømessig. Det er derfor søkt å balansere kyststatens rett til å beskytte seg mot forurensning opp mot skipets rett til å søke nødhavn. Resultatet har blitt en løsning hvor beslutningen om å nekte eller tillate nødhavn må vurderes på en sak-til-sak basis, jf. retningslinjene pkt. 1.7.

Formålet med retningslinjene er altså ikke å trekke opp grensene for rettigheter og plikter for partene, men å etablere et rammeverk som gjør gir beslutningstakerne veiledning i en konkret situasjon, jf. retningslinjene pkt. 1.12. Denne bevisste balansegangen, og unnvikelsen fra klarere løsninger i den ene eller andre retningen kan ha sammenheng med retningslinjenes rettskildemessige betydning som beskrevet i pkt. 2.4.1. Dersom retningslinjene skal følges er de avhengig av at statene anser seg bundet av dem. Formålet med rammeverket er altså at de involverte parter skal kunne reagere effektivt og på en slik måte at handlingene til skipsføreren og rederiet på den ene siden, og kyststaten på den andre siden utfyller hverandre. De vurderingene som skal foretas i en situasjon er mange, og det er en fordel om de involverte parter har et felles grunnlag som de foretar sine vurderinger ut fra. Det har derfor blitt lagt vekt på å komme frem til et slikt felles grunnlag.

### ***(b) Definisjoner og avgrensninger***

Retningslinjene gjelder bare i tilfeller hvor det ikke foreligger fare for tap av liv, jf. pkt. 1.1. I tilfeller hvor det er fare for tap av liv kommer bestemmelsene i SAR konvensjonen til anvendelse. Retningslinjene tar sikte på å regulere spørsmålet om nødhavn hvor det kun foreligger fare for miljøutslipp. Det skal likevel tas hensyn til sikkerheten for personer om bord, og landets kompetente MRCC (Marine Rescue Coordination Centre) skal holdes informert om situasjoner som kan utvikle seg til en redningsoperasjon etter SAR konvensjonen, jf. retningslinjene pkt. 1.13 - 1.16.

---

<sup>75</sup> Retningslinjene pkt. 1.3 benytter formuleringen: «*When a ship has suffered an incident, the best way of preventing damage or pollution from its progressive deterioration would be to lighten its cargo and bunkers; and to repair the damage. Such an operation is best carried out in a place of refuge.*»

Retningslinjene er også avgrenset mot de erstatningsrettslige sidene av saken. Spørsmålet om kyststatens krav på erstatning eller ansvar for skader etter en beslutning om å tillate eller avvise et skip er holdt utenfor, jf. pkt. 1.17. Grunnen til at disse spørsmålene er holdt utenfor er at de reguleres av et omfattende konvensjonsregime (nærmere om dette i pkt. 4 og 5 nedenfor).

Det er interessant å merke seg at retningslinjene ikke bruker ordet *nød*<sup>76</sup>, slik som har vært vanlig i litteraturen når spørsmålet om nødhavn har vært diskutert. I stede benyttes formuleringen skip i behov for *assistanse*,<sup>77</sup> jf. retningslinjenes pkt. 1.18. Bestemmelsen definerer dette slik at skipet må befinne seg i en situasjon som kan føre til tap av skipet, fare for den trygge navigeringen av skipet, eller fare for miljøutslipp.<sup>78</sup> Skip i behov for *assistanse* er en videre formulering enn skip i *nød*. Dette vil for det første omfatte de typiske tilfellene hvor skipet kommer ut for dårlig vær og hvor det har oppstått skader på skipet. Skadene må være av et slikt omfang at de kan føre til tap av skipet eller fare for den trygge navigeringen av skipet. Dette vil typisk omfatte strukturelle skader på skroget, og skader på fremdriftsmaskineri eller styringsinnretninger. Men også skader på navigasjons- og kommunikasjonsutstyr slik som radar og VHF. Bortsett fra disse åpenbare eksemplene er formuleringen *skip i behov for assistanse* så vid at man kan tenke seg mange andre årsaker til at skipet må omfattes av definisjonen. Et aktuelt eksempel er piratvirksomhet.

Med nødhavn mener retningslinjene et havområde hvor skipet som har behov for assistanse, kan foreta de nødvendige handlinger for å stabilisere tilstanden og redusere navigeringsfaren ved skipet, og for å beskytte miljøet og livet til de om bord.<sup>79</sup>

### ***(c) Forventede handlinger for kapteinen på skipet og bergere***

Dersom det er slått fast at et skip befinner seg i en situasjon som beskrevet ovenfor hvor det har behov for assistanse, blir det neste spørsmålet hvilke handlinger som er forventet av de involverte partene. Retningslinjene inneholder da detaljerte veiledninger for hva som skal

---

<sup>76</sup> Engelsk: «*distress*»

<sup>77</sup> Engelsk: «*ship in need of assistance*»

<sup>78</sup> Retningslinjene pkt. 1.18 benytter formuleringen: «*Ship in need of assistance means a ship in a situation, apart from one requiring rescue of persons on board, that could give rise to loss of the vessel or an environmental or navigational hazard.*»

<sup>79</sup> Retningslinjene pkt. 1.19. Den engelske versjonen benytter formuleringen: «*Place of refuge means a place where a ship in need of assistance can take action to enable it to stabilize its condition and reduce the hazards to navigation, and to protect human life and the environment.*»

skje. Kapteinen på skipet og eventuelle bergere skal først identifisere årsakene til at skipet befinner seg i en situasjon hvor det har behov for assistanse, jf. retningslinjene pkt. 2.1. Deretter må han foreta en risikovurdering ut fra fire hypotetiske situasjoner. (1) Hvis skipet forblir i posisjon, (2) hvis skipet fortsetter ferden, (3) hvis skipet går til nødhavn og (4), hvis skipet går lenger ut til havs, jf. retningslinjene pkt. 2.2. Risikovurderingen skal bestå av et anslag over de potensielle skadene for hvert av de fire alternativene.

Kapteinen må også kontakte myndighetene i kyststaten og informere om situasjonen, jf. pkt. 2.4. Herunder bør han informere kyststaten om hvilken assistanse skipet kan få behov for under hvert av de fire handlingsalternativene, jf. pkt. 2.3. Han skal også informere om hvilke handlinger skipet har intensjoner om å foreta seg, og tidsperspektivet for disse, jf. pkt. 2.5.

Til slutt inneholder pkt. 2.7 en bestemmelse om bergingsavtaler. Bestemmelsen sier at i tilfeller hvor forutgående samtykke fra kyststaten ikke er nødvendig, må kapteinen og rederiet inngå bergingsavtaler dersom det er nødvendig for sikkerheten til skipet.

#### ***(d) Forventede handlinger av kyststaten***

For kyststatens del skiller retningslinjene mellom forebyggende tiltak og tiltak i en konkret situasjon. Av forebyggende tiltak er kyststatene anbefalt å etablere prosedyrer i samsvar med retningslinjene for å håndtere en situasjon hvor et skip anmoder nødhavn, jf. pkt. 3.4. I motsetning til EUs trafikkstyringsdirektiv tar ikke retningslinjene sikte på å opprette forhåndsutpekte nødhavner. Retningslinjene tar i stede sikte på at statene foretar en risikoanalyse av de forskjellige nødhavnene, jf. pkt 3.5.

Av andre forebyggende tiltak som er forventet av kyststaten er opprettelsen av en MAS (Maritime Assistance Service), jf. pkt. 3.3. Dette er en institusjon som tar seg av kommunikasjon og beslutninger i forskjellige situasjoner.

I en konkret situasjon er det fokus på at kyststaten foretar en risikoanalyse av situasjonen før de beslutter å avvise eller ta inn et skip. Pkt. 3.12 slår fast at det ikke foreligger noen plikt for kyststaten til å tillate nødhavn, men at det bør tillates når det er mulig og rimelig. Pkt. 3.9 stiller opp flere momenter i vurderingen av om nødhavn skal tillates. Dette dreier seg om ting som sjødyktigheten til skipet, type last, avstand og estimert ankomsttid til nødhavn osv. Dersom tiden tillater det, og det ellers er mulig bør et team fra kyststaten gå om bord i skipet for å foreta disse vurderingene, jf. pkt. 3.10.



## 2.5 EUs trafikkstyringsdirektiv

Også innad i EU har det som en direkte følge av skipsulykker blitt jobbet med spørsmålet om nødhavn for skip. Etter ulykken med tankskipet «Erika» i 1999 ble det utarbeidet flere nye reguleringer. Blant annet et trafikkstyringsdirektiv som inneholder bestemmelser om spørsmålet om nødhavn.<sup>80</sup> Direktivet ble vedtatt i 2002 og påla alle medlemslandene å utarbeide prosedyrer for håndtering av skip i vanskeligheter på søking etter nødhavn. Artikkel 20 i direktivet sier følgende:

*«Member States, having consulted the parties concerned, shall draw up, taking into account relevant guidelines by IMO, plans to accommodate, in the waters under their jurisdiction, ships in distress. Such plans shall contain the necessary arrangements and procedures taking into account operational and environmental constraints, to ensure that ships in distress may immediately go to a place of refuge subject to authorisation by the competent authority. Where the Member State considers it necessary and feasible, the plans must contain arrangements for the provision of adequate means and facilities for assistance, salvage and pollution response.*

*Plans for accommodating ships in distress shall be made available upon demand. Member States shall inform the Commission by 5 February 2004 of the measures taken in application of the first paragraph.»*

Direktivet er bindende for de 27 EU landene, og i tillegg er Norge, Island og Liechtenstein bundet gjennom EØS avtalen.<sup>81</sup>

Når det gjelder anvendelsesområdet for direktivet så fremgår det av artikkel 2 at det er begrenset til skip over 300 bruttotonn.<sup>82</sup> Det gjelder heller ikke for krigsskip, fiskebåter og fritidsbåter under 45 meter og for bunkers under 5000 tonn, jf. direktivets artikkel 2 nr. 2. Denne avgrensningen har imidlertid liten betydning for spørsmålet om nødhavn, da de store kommersielle «miljøbombene» som er i kjerneområdet for spørsmålet om nødhavn vil omfattes likevel.

Bestemmelsen regulerer ikke direkte spørsmålet om adgang til nødhavn. Den gir ikke noen selvstendig rett for skip til å søke nødhavn i kyststaten. Det bestemmelsen slår fast er at

---

<sup>80</sup> EP/Rdir. 2002/59

<sup>81</sup> For Norge sin del følger dette av lov av 27. november 1992 nr. 109 om gjennomføring i norsk rett av hoveddelen i avtale om Det europeiske økonomiske samarbeidsområde (EØS) m.v. (EØS-loven) § 1.

<sup>82</sup> Bruttotonn er en betegnelse på et skips størrelse basert på dets interne volum. Beregningen av bruttotonnasje følger reglene i skipsmålingskonvensjonen av 1969 (The International Convention on Tonnage Measurement of Ships, London 1969)

medlemslandene må utvikle prosedyrer for å innlosjere skip i nødhavn. Den konkrete beslutningen om å tillate eller avvise et skip vil fortsatt være opp til kyststaten, jf. formuleringen «betinget autorisasjon fra kompetente myndigheter».<sup>83</sup>

Interessant er det imidlertid å merke seg henvisningen til IMO retningslinjene i artikkel 20. Som påpekt ovenfor er disse ikke bindende for statene, og det er således frivillig for statene om de vil implementere dem. Med henvisningen til retningslinjene i artikkel 20 av trafikkstyringsdirektivet stiller dette seg annerledes for EU landene. Henvisningen pålegger statene en rettslig forpliktelse til å ta retningslinjene under vurdering når de utformer prosedyrer.

## 2.6 Oppsummering

Drøftelsen under pkt. 2 har vist at spørsmålene knyttet til nødhavn ikke har noen klar løsning etter internasjonal rett. Den internasjonale sedvaneretten til nødhavn er under press av endret statspraksis og har blitt uklar. Man kan derfor ikke lenger si at det foreligger en klar rett til nødhavn etter internasjonal sedvanerett. Spørsmålet har også unnslettet det massive kodifiseringsarbeidet som har foregått i nyere tid, og rettstilstanden er preget av dette. De eksisterende konvensjonene regulerer ikke spørsmålet effektivt, selv om noen av bestemmelsene kan tenkes å danne grunnlag for en plikt i enkelte tilfeller. Konklusjonen er at det ikke foreligger noen klar rett til nødhavn. Men på den annen side foreligger det heller ikke noen klar rett til å avvise skip. Det ser ut til at det rådende syn i dag er at beslutninger om å avvise eller tillate et skip adgang til nødhavn må tas på en sak-til-sak basis slik som IMO retningslinjene slår fast. Det er i EU-landene man har kommet lengst i arbeidet, og her har også IMO-retningslinjene fått størst gjennomslag ved at statene er forpliktet til å ta de i betraktning.

Med vedtakelsen av IMO-retningslinjene om nødhavn har vi også fått det første forsøket på internasjonal regulering av problemet med skip i behov for assistanse som søker nødhavn. Selv om retningslinjene ikke er rettslig bindende må betydningen av dem ikke undervurderes. Dersom nok stater adopterer dem vil det kunne oppstå en klar statspraksis som gjør at retningslinjene må anses som internasjonal sedvanerett. Med det nye forslaget fra CMI som skal omtales i pkt. 5.1 nedenfor kan det imidlertid se ut som om det går mot en

---

<sup>83</sup> Engelsk: «*subject to authorisation by the competent authority.*»

konvensjonsregulering av spørsmålet. Frem til da kan man si at retningslinjene fungerer som en midlertidig løsning på problemet.

Neste del av avhandlingen skal ta for seg erstatningsrettslige problemstillinger knyttet til spørsmålet om nødhavn.

### **3. Spørsmål om erstatning i en nødhavnssituasjon**

#### **3.1 Innledning**

De reglene som skal sikre og beskytte miljøet kan grovt sett deles i tre kategorier: (1) regler som tar sikte på å forhindre at forurensning overhodet vil kunne inntre, (2) regler som skal sikre at det ved en inntråd eller truende forurensning finnes den nødvendige beredskap til å takle problemene og (3), regler som skal sikre at skader, tap og omkostninger som påløper som følge av en oppstått eller truende forurensning, blir dekket gjennom et utbygd ansvarssystem.<sup>84</sup> Spørsmålet om nødhavn reiser problemstillinger innenfor alle tre kategoriene. Perspektivet frem til nå har vært på regler som faller inn under kategori en og to, nemlig hvilke rettigheter og plikter som er knyttet til adgangen til nødhavn etter gjeldende rett. Vi har sett at rettssituasjonen internasjonalt må anses som usikker, men at den rådende oppfatningen i dag synes å være at spørsmålet må løses på en sak til sak basis med grunnlag i nasjonale retningslinjer og retningslinjer fra IMO.

I denne delen av avhandlingen vil perspektivet flyttes over på regler knyttet til erstatning etter et utslipp i en nødhavnssituasjon. Som vi har sett så vil en beslutning om å ta et skip inn i nødhavn etter omstendighetene kunne innebære en stor risiko; selv om intensjonen er god, kan det hende skipet er så skadet at et utslipp likevel finner sted. Dette vil kunne lede til økonomiske tap både for kyststaten, andre kyststater og private parter.

Slik situasjonen er i dag hvor det ikke foreligger noen klar plikt for kyststaten til å tillate nødhavn for skip, må det presiseres at spørsmålet om adgang til nødhavn henger nøye sammen med spørsmålet om erstatning. Dersom kyststaten er i tvil om de vil få dekket sine

---

<sup>84</sup> Thor Falkanger og Hans Jacob Bull, *op. cit.* s. 173.

tap etter et eventuelt utslipp kan dette påvirke beslutningen om å tillate adgang for et skip i en konkret situasjon.

Målet i det følgende er å gi en oversikt over det foreliggende internasjonale erstatningsregimet for utslipp fra skip, og undersøke hvordan dette får anvendelse i en nødhavnsituasjon. Fra et miljøvernmessig ståsted er det ønskelig at økonomiske hensyn ikke bør være avgjørende i beslutningsprosessen om å tillate eller avvise et skip fra nødhavn, og i mangel av en klar forpliktelse til å tillate adgang kan det derfor argumenteres med at erstatningsreglene bør gi så god dekning at alle tap kan erstattes fullt ut. Reglene vil derfor bli analysert med henblikk på hvilket erstatningsvern kyststaten har etter et utslipp i en nødhavnsituasjon. Dekker det foreliggende regelverket de situasjonene som kan oppstå? Er det tilstrekkelig til å dekke alle utgifter, og hvordan påvirker kyststatens beslutninger deres rett til erstatning?

Spørsmål knyttet til erstatning etter utslipp fra skip reguleres både av internasjonale, regionale og nasjonale regler.<sup>85</sup> Hvilke regler som skal anvendes i en konkret situasjon vil bero på flere forhold. Blant annet hvor utslippet finner sted, og om kyststaten har ratifisert de aktuelle konvensjonene. En detaljert fremstilling av alle reglene vil være for omfattende for denne avhandlingen. Det tas derfor heller sikte på å gi en oversikt over reguleringen i de internasjonale konvensjonene.

Spørsmålet i del 4 er hvilken rett kyststaten har til erstatning. Men det kan også tenkes at kyststaten selv kan bli ansvarlig etter en beslutning om å nekte eller godkjenne adgang for et skip. Spørsmålet om kyststatens erstatningsansvar vil bli drøftet i pkt. 3.3.3 nedenfor.

### **3.2 Utviklingen av et internasjonalt erstatningsregime for utslipp fra skip**

En viktig gruppe med skip er de som frakter olje i bulk (at skipet frakter olje i bulk betyr at oljen er lastet i store tanker på skipet). De største utslippene i historien har kommet fra slike skip, og sett bort fra ulykker med atomkraftverk eller bruk av atomvåpen, finnes det knapt

---

<sup>85</sup> Erik Røsæg og Henrik Ringbom, «Liability and Compensation with Regard to Places of Refuge», *Nordisk institutt for sjørett*, Oslo 2004 s. 8.

noe med større skade- og forurensningspotensial enn en fullastet supertanker. De økonomiske tapene etter et utslipp i stor skala kan komme opp i milliardbeløp.<sup>86</sup>

Før 1969 fantes det ingen internasjonal regulering av spørsmålet om erstatning knyttet til utslipp fra slike skip. Det var de enkelte landenes nasjonale rett som var den viktigste kilden. Etter ulykken med «Torrey Canyon» som er omtalt ovenfor i pkt. 1.3.1 ble det imidlertid klart at det var behov for å styrke erstatningsvernet ved utslipp gjennom internasjonale regler. Ulykken representerer startskuddet for arbeidet med disse reglene, og kort tid etter ble den første ansvarskonvensjonen (ansvarskonvensjonen av 1969<sup>87</sup>) vedtatt av IMO (den gang IMCO). Konvensjonen etablerte et system hvor ansvaret for utslipp ble kanalisert til eieren av skipet, som med enkelte unntak ble objektivt ansvarlig.

Kort tid etter ble også oljeselskapene trukket inn i ansvarsregimet. Ved vedtakelsen av fondskonvensjonen i 1971<sup>88</sup> ble det opprettet et fond (IOPC fondet<sup>89</sup>) som skulle dekke ansvar etter skader med oljesøl fra skip som frakter olje i bulk. Fondet er finansiert gjennom et avgiftssystem på enkelte typer olje som blir fraktet med skip. Avgiften betales av de som mottar oljen etter at den har blitt fraktet til sjøs, noe som i hovedsak vil si oljeselskapene. Formålet med IOPC fondet var å fungere som en supplerende dekning for de som ikke fikk dekket sitt fulle tap gjennom ansvarskonvensjonen, eller hvor ansvarskonvensjonen ikke kom til anvendelse.

Etter forliset av «Amoco Cadiz» utenfor Frankrike i 1978, viste det seg at de samlede ansvarsbeløpene etter det implementerte systemet ikke var tilstrekkelige til å dekke alle krav som kan oppstå etter et stort utslipp. Det ble derfor igangsatt et revisjonsarbeid for å heve erstatningsbeløpene, og dette resulterte først i ett sett med endringsprotokoller som ble vedtatt i 1984, og deretter igjen i 1992. De reviderte konvensjonene kalles nå for ansvarskonvensjonen av 1992 og fondskonvensjonen av 1992.<sup>90</sup> Etter dette har ansvarsbeløpene blitt hevet igjen i 2000 og i 2003<sup>91</sup> ved vedtakelsen av et nytt tilleggsfond.<sup>92</sup>

---

<sup>86</sup> Et eksempel er forliset av skipet «Exxon Valdez» utenfor kysten av Alaska i 1989. De totale kostnadene er estimert å ha kommet opp i 2,5 milliarder dollar, jf. [http://www.cedre.fr/en/spill/exxon\\_va/exxon\\_valdez.php](http://www.cedre.fr/en/spill/exxon_va/exxon_valdez.php)

<sup>87</sup> International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1992

<sup>88</sup> International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage, 1971.

<sup>89</sup> Se [www.iopcfund.org](http://www.iopcfund.org)

<sup>90</sup> International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage, 1992.

<sup>91</sup> Protocol of 2003 to the International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage, 1992.

Vedtaket av ansvarskonvensjonen og fondskonvensjonen var et viktig første steg i retning av å regulere erstatningsansvar for utslipp fra skip på et internasjonalt nivå. Konvensjonene regulerer likevel bare utslipp fra skip som frakter olje i bulk. Utslipp fra skip som frakter annet miljøskadelig innhold enn olje og utslipp av bunkersolje ble fortsatt stående uregulert i internasjonal rett. Oljeutslipp fra andre skip enn oljetankere er gjerne mindre omfattende i omfang, men kan likevel forårsake betydelige skader ved at skipets drivstoffolje lekker ut. Utslipp av andre farlige og giftige stoffer enn olje kan også forårsake store skader. Det har derfor blitt anerkjent et behov for å konvensjonsregulere også utslipp av denne typen.

IMO avholdt allerede i 1985 en konferanse hvor de undersøkte mulighetene for å utvikle et instrument for erstatning for utslipp av andre farlige og giftige stoffer (heretter HNS<sup>93</sup>). Spørsmålets kompleksitet førte imidlertid den gang til at forsøket ble oppgitt, og på grunn av stor arbeidsmengde i rettsavdelingen i IMO ble ikke spørsmålet tatt opp igjen før i 1996. Denne gangen førte arbeidet frem, og HNS konvensjonen ble vedtatt.<sup>94</sup> Formålet med konvensjonen er å sikre det erstatningsrettslige vernet ved skader forvoldt i forbindelse med sjøtransport av HNS last. Definisjonen av HNS last er basert på henvisninger til lister over stoffer i forskjellige internasjonale regelsett vedrørende sikkerhetsforanstaltninger ved sjøtransport (blant annet MARPOL konvensjonen<sup>95</sup>). Konvensjonen har en tilsvarende oppbygning som ansvarskonvensjonen, og etablerer et lignende system hvor eieren blir objektivt ansvarlig og hvor hans ansvar suppleres av et fond (HNS fondet).

Implementeringen av HNS konvensjonen har imidlertid vært langsom, og den har fortsatt ikke trådt i kraft (april 2009). Konvensjonen trer i kraft 18 måneder etter at minst 12 land har ratifisert, hvorav minst 4 land må ha mer enn 4 millioner i bruttotonnasje. Foreløpig har 13 land ratifisert, men tonnasjevilkåret er ikke oppfylt ennå. Det er likevel ventet at konvensjonen vil tre i kraft innen kort tid.

Det siste tilskuddet til det internasjonale erstatningsregimet er bunkerskonvensjonen fra 2001<sup>96</sup> som trådte i kraft 21. November 2008. Konvensjonen regulerer utslipp av bunkersolje fra skip, men skiller seg fra ansvars- og HNS konvensjonen ved at den ikke oppretter et eget

---

<sup>92</sup> I kraft 2005.

<sup>93</sup> Engelsk: Hazardous and noxious substances

<sup>94</sup> International Convention on Liability and Compensation for Damage in Connection With the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea, 1996

<sup>95</sup> International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973

<sup>96</sup> International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage, 2001

fond i tillegg til eierens ansvar. Hvilke konsekvenser dette får, og hvordan reglene for øvrig forholder seg til spørsmålet om nødhavn vil det bli nærmere redegjort for i neste punkt.

### 3.3 Reglens anvendelsesområde i en nødhavnssituasjon

#### 3.3.1 Ansvarsreglene for eieren av skipet

Ansvarskonvensjonen, bunkerskonvensjonen og HNS konvensjonen er identiske med hensyn til at de pålegger eieren av skipet et tilnærmet objektivt ansvar for utslipp.<sup>97</sup> Særskilt for bunkerskonvensjonen er at den i tillegg til eierens ansvar, også pålegger ansvar for rederen, bareboatbefrakteren<sup>98</sup>, disponenten eller andre som står for sentrale funksjoner knyttet til driften av skipet.<sup>99</sup> Konvensjonene dekker tap etter «forurensningsskader»<sup>100</sup> som følge av utslipp opp til 200 nautiske mil fra grunnlinjene til en medlemsstat, altså i kyststatens eksklusive økonomiske sone.<sup>101</sup>

For ansvars- og bunkerskonvensjonen er begrepet forurensningsskader begrenset til skader som oppstår utenfor skipet, som følge av utslipp fra skipet. Last som blir skadet av oljesøl vil altså ikke omfattes av reglene.<sup>102</sup> HNS konvensjonen dekker i tillegg til tap som er oppstått utenfor skipet også tap av menneskeliv eller skader på mennesker om bord på skipet.

Det objektive ansvaret innebærer at ansvar ikke er betinget av skyld fra eierens side, og dette utgangspunktet endres ikke ved at utslippet finner sted i en nødhavnssituasjon; eieren vil i utgangspunktet være ansvarlig for skader etter utslipp som har oppstått i en slik situasjon også.

Det objektive ansvaret under konvensjonene er likevel ikke uten unntak. Eierens kan i flere tilfeller bli fritatt for ansvar. Fritak følger for det første dersom skaden oppstod etter krigshandlinger, eller naturhendelser som har preg av force majeure. For det andre dersom skaden oppstod som følge av en forsettlig handling eller utslipp av en tredjeperson med den hensikt å forårsake skade, og for det tredje dersom skaden var forårsaket av kyststatens

---

<sup>97</sup> Ansvarskonvensjonen art. 3 nr. 1, bunkerskonvensjonen art. 3 nr. 1 og HNS konvensjonen art. 7 nr. 1.

<sup>98</sup> Bareboatbefraktning er en type certeparti hvor leietaker (bareboatbefrakter) av skipet er ansvarlig for bunkerolje og andre driftskostnader. Bareboatbefrakteren leier kun et tomt skip, jf. Thor Falkanger, *op. cit.* s. 120.

<sup>99</sup> Bunkerskonvensjonen art. 1 nr. 3

<sup>100</sup> Engelsk: Pollution damage

<sup>101</sup> Ansvarskonvensjonen art. 2 nr. 2, bunkerskonvensjonen art. 2 nr. 2 og HNS konvensjonen art. 3 bokstav b.

<sup>102</sup> Ansvarskonvensjonen art. 1 nr. 7 bokstav a og bunkerskonvensjonen art. 1 nr. 9 bokstav a.



uaktsomme forsømmelse av å vedlikeholde fyrlys eller andre navigasjonshjelpemidler.<sup>103</sup> De to første alternativene er generelle unntak fra ansvar som ikke vil by på særegne spørsmål i en nødhavnsituasjon. Det tredje alternativet vil imidlertid være en bestemmelse som eieren av skipet kan påberope seg for skader oppstått etter en nødhavnsituasjon. Det kan tenkes at skipet får tillatelse til å gå til nødhavn, men går på grunn under innseilingen på grunn av svikt i fyrlys eller andre navigasjonshjelpemidler som står under kyststatens ansvar. Unntaket er likevel ikke særegent for nødhavnsituasjoner, og det vil således sannsynligvis ikke være en avgjørende faktor når spørsmålet om adgang skal avgjøres.

I tillegg til disse tre konkrete unntakene kan eieren også bli fritatt dersom han beviser at utslippet helt eller delvis skyldtes skadelidtes forsettlig eller uaktsomme handlinger.<sup>104</sup>

Denne bestemmelsen kan godt tenkes å komme til anvendelse i en nødhavnsituasjon. Som vi har sett ovenfor i pkt. 2.4 vil kyststaten ofte være aktivt involvert i beslutningsprosessene, og har stor kontroll med hvor skipet skal bevege seg, og hvilke tiltak som skal iverksettes. Man kan tenke seg at kyststaten for eksempel henviser skipet til en nødhavn som er ubrukelig til formålet, eller at kyststaten har kontrollen over en bergingsoperasjon som går galt, og hvor statens uaktsomme handlinger har ført til ytterligere skader.<sup>105</sup>

Dette medvirkningsansvaret som påhviler kyststaten kan i praksis få stor betydning når spørsmålet om adgang skal avgjøres. Et skip som har behov for å søke nødhavn vil som nevnt mange ganger allerede representere en trussel for kyststaten. Avhengig av hvor skadet skipet er, vil det være mer eller mindre risikabelt å ta skipet inn i nødhavn og dersom kyststaten kan miste retten til erstatning på grunn av medvirkningsansvar, vil dette kunne påvirke deres beslutning om å tillate adgang for skipet.

### **3.3.2 Ansvarsreglene for erstatningsfondene**

#### ***(a) Utgangspunktet:***

Det er viktig å huske på at selv om kyststaten kan tape sin rett til erstatning overfor eieren som følge av et medvirkningsansvar, kan det likevel foreligge ansvar for fondene. Som nevnt ovenfor under punkt 4.2.1 er nemlig systemet for ansvar etter ansvarskonvensjonen og HNS

---

<sup>103</sup> Ansvarskonvensjonen art. 3 nr. 2, bunkerskonvensjonen art. 3 nr. 3 og HNS konvensjonen art. 7 nr. 2.

<sup>104</sup> *Ibid.* art. 3 nr. 3, art. 3 nr. 4 og art. 7 nr. 3.

<sup>105</sup> Erik Røsæg og Henrik Ringbom, *op. cit.* s. 44.

konvensjonen todelt. For Ansvarskonvensjonen og HNS konvensjonen er systemet bygd opp slik at eierens ansvar er supplert av to forskjellige fond: fondet tilknyttet ansvarskonvensjonen og HNS fondet. For bunkerskonvensjonen eksisterer det ikke et slikt sekundært dekningsfond.

Dette er interessant i forhold til spørsmålet om nødhavn fordi fondets ansvar er strengere enn eierens ansvar. Fondet har også noen unntak fra det objektive ansvaret det kan gjøre gjeldende, men disse er snevrere enn unntakene for eieren etter ansvarskonvensjonen. Dette innebærer at spørsmålet om kyststaten får erstatning etter et utslipp i en nødhavnsituasjon i praksis ofte vil bero på om fondet kan holdes ansvarlig. Dette vil straks bli drøftet nærmere, men først skal det gjøres kort rede for når dekning kan finne sted etter fondene.

Dekning etter fondene kan finne sted i tre forskjellige tilfeller. For det første dersom de totale skadebeløpene overstiger eierens ansvar vil det overskytende kunne dekkes av fondskonvensjonene.<sup>106</sup> Eieren kan nemlig begrense sitt ansvar under ansvarskonvensjonen og HNS konvensjonen til et bestemt beløp relatert til størrelsen på skipet.<sup>107</sup> For tiden er maksbeløpet for eieren for de største skipene 89,8 millioner SDR<sup>108</sup> under ansvarskonvensjonen og 100 millioner SDR under HNS konvensjonen.<sup>109</sup> For det andre kan fondskonvensjonene gi dekning hvor eieren ikke har midler til å dekke sitt ansvar.<sup>110</sup> Ansvarskonvensjonen pålegger eieren av skip som frakter mer enn 2 000 tonn med olje å ha forsikringsdekning, eller annen finansiell sikkerhet slik som bankgaranti, jf. konvensjonens art. 7 nr. 1. For HNS konvensjonen gjelder forsikringsplikten uansett størrelse på skipet, jf. konvensjonens art. 12 nr. 1. Dersom eieren ikke kan dekke sine forpliktelser og det etter et utslipp viser seg at han ikke har oppfylt forsikringsplikten og er uforsikret, kan skadene likevel dekkes etter enten IOPC fondet eller HNS fondet. For det tredje kan fondene gi dekning i tilfeller hvor eieren er fritatt fra ansvar etter et av de konvensjonsbestemte unntakene.<sup>111</sup>

---

<sup>106</sup> Fondskonvensjonen art. 4 nr.1 bokstav c og HNS konvensjonen art. 14 nr. 1 bokstav c.

<sup>107</sup> Ansvarskonvensjonen art. 5 nr. 1 og HNS konvensjonen art. 9 nr. 1

<sup>108</sup> Special drawings rights (SDR) er et internasjonalt valutainstrument og er definert i reglene for Det internasjonale pengefond. En SDR består av et veiet gjennomsnitt av dollar, yen, pund og euro. 89,8 millioner SDR tilsvarer rundt 103 millioner euro (mars 2009).

<sup>109</sup> Ansvarskonvensjonen art. 5 nr. 1 annet ledd, og HNS konvensjonen art. 9 nr. 1 annet ledd.

<sup>110</sup> Fondskonvensjonen art. 4 nr. 1 bokstav b og HNS konvensjonen art. 14 nr. 1 bokstav b

<sup>111</sup> Fondskonvensjonen art. 4 nr. 1 bokstav a og HNS konvensjonen art. 14 nr. 1 bokstav a

***(b) Unntak fra fondenes ansvarsfritak ved forebyggende tiltak fra skadelidte***

Når det gjelder de konvensjonsbestemte ansvarsunntakene for fondene så er vilkårene for fritak strengere enn for eieren. Også for fondet gjelder det en regel om fritak fra ansvar hvor skadelidte har et medvirkningsansvar. Fondet kan bli fritatt dersom det bevises at skaden skyldtes skadelidtes uaktsomme eller forsettlige handlinger.<sup>112</sup> Fra dette utgangspunktet gjelder det imidlertid ett viktig unntak: fondet blir likevel ansvarlig dersom skadelidtes handlinger kan betegnes som forebyggende tiltak.<sup>113</sup> Dette er handlinger som skadelidte har foretatt for å forhindre eller redusere utslippet, og han skal ikke holdes ansvarlig for disse.

Handlinger som kyststaten har foretatt i en nødhavnssituasjon kan lett tenkes å karakteriseres som forebyggende handlinger, og det nærmere innholdet i unntaket blir derfor sentralt i forhold til spørsmålet om erstatning etter et utslipp i en nødhavnssituasjon. Dersom handlingene kan karakteriseres som forebyggende tiltak vil fondet likevel være forpliktet til å utbetale erstatning, og dette vil gjelde selv om handlingene er uaktsomme. Spørsmålet får altså først og fremst betydning i den påfølgende erstatningssaken etter et utslipp. Det er likevel viktig å være klar over at spørsmålet også vil ha betydning i forkant av en hendelse fordi kyststaten da vil måtte foreta vurderinger i forhold til erstatningsspørsmålene før de setter i verk tiltak. På denne måten vil spørsmålet om hva som anses som forebyggende tiltak også få betydning for spørsmålet om adgang til nødhavn.

Kyststaten har kontroll over en rekke forskjellige tiltak i en nødhavnssituasjon. Eksemplene omfatter for det første spørsmålet om skipet i det hele tatt skal få adgang til nødhavn, men også ting slik som hvilken nødhavn som skal anvendes, hvilken seilingsrute som skal følges dit osv. Spørsmålet om hva som skal anses som forebyggende tiltak må vurderes konkret i forhold til hvert enkelt tiltak som er iverksatt.

Fondskonvensjonen art. 1 nr. 2 jf. ansvarskonvensjonen art. 1 nr. 7 definerer nærmere hva som menes med forebyggende tiltak: Bestemmelsen slår fast at det gjelder «*alle fornuftige tiltak foretatt av personer etter at en hendelse har funnet sted, for å forebygge eller minimere forurensningsskadene*». Definisjonen er tredelt. For at en handling skal kunne karakteriseres som forebyggende tiltak kreves det for det første at tiltaket er fornuftig. For det andre må formålet ha vært å forebygge eller minimere forurensningsskadene, og for det tredje gjelder

---

<sup>112</sup> Fondskonvensjonen art. 4 nr. 3 og HNS konvensjonen art. 14 nr. 4.

<sup>113</sup> *Ibid.*

det bare handlinger som er foretatt etter at en «hendelse»<sup>114</sup> har oppstått. Vilklårene må være oppfylt på det tidspunktet da kyststaten iverksatte tiltaket.

Med begrepet hendelse menes enhver situasjon som forårsaker forurensningsskader eller skaper en alvorlig og umiddelbar fare for at forurensningsskader skal oppstå.<sup>115</sup> I forhold til utslipp etter en nødhavnsituasjon vil det bero på en konkret vurdering om dette vilklåret er oppfylt. De klareste tilfellene vil være med skip som er så skadet at det på tidspunktet da tiltaket ble iverksatt allerede hadde begynt å slippe ut forurensning. Hendelsesvilklåret vil da være oppfylt. Mer problematisk vil det være i forhold til skip som ikke var alvorlig skadet, men hvor det likevel var et behov for nødhavn. Det kan da bli tvil om fra hvilket tidspunkt man kan si at det har oppstått en «hendelse». Et eksempel som kan trekkes frem er ulykken med «Prestige» som tidligere er nevnt, hvor skipet drev rundt på havet i seks dager før det til slutt sank. I dette tilfellet kan det ha vært tvil om når hendelsen oppstod.

I forhold til konvensjonsteksten er det avgjørende vurderingstemaet om det på tidspunktet for tiltaket forelå en «alvorlig»<sup>116</sup> og «umiddelbar»<sup>117</sup> fare for forurensningsskader. Hvor strengt man skal tolke dette vilklåret vil bero på en tolkning. Konvensjonen selv gir ikke noen nærmere anvisning på hvordan den skal forstås, og det har heller ikke vært prøvd i praksis. At det må ha dreid seg om en «alvorlig» fare for forurensning taler imidlertid for at det må ha vært en fare for forurensning som ikke kunne løses ved hjelp av enkle tiltak. Faren for utslipp må altså være reell. Dette kriteriet vil i praksis ikke by på store problemer. Derimot kan vilklåret om at faren for forurensning også må ha vært «umiddelbar» danne grunnlag for tvil. Ordlyden trekker i retning av at det må foreligge omstendigheter som gjør det mulig å slå fast at et utslipp ville ha funnet sted innen kort tid. Altså at det må ha vært en overhengende fare for at utslipp ville finne sted. Det finnes imidlertid flere hensyn som taler for ikke å tolke begrepet spesielt strengt med tanke på tidsperspektivet. For det første kan dette føre til at det oppstår tvil rundt spørsmålet om det foreligger en «hendelse». I en situasjon hvor kyststaten må vurdere de erstatningsrettslige sidene av saken før de eventuelt tillater adgang til nødhavn vil dette kunne føre til at tid går tapt som kunne blitt brukt til å iverksette tiltak overfor skipet.

---

<sup>114</sup> Engelsk: Incident

<sup>115</sup> Fondskonvensjonen art. 1 nr. 2 jf. ansvarskonvensjonen art. 1 nr. 8.

<sup>116</sup> Engelsk: Grave

<sup>117</sup> Engelsk: Imminent

I praksis vil spørsmålet om det forelå en hendelse da tiltakene ble iverksatt måtte vurderes ut fra en sammensatt vurdering av tilstanden til skipet, hvilken fare det befant seg i og omstendighetene for øvrig.

Dersom det er på det rene at det forelå en hendelse, blir det neste spørsmålet om de iverksatte tiltakene er å anse som «*fornuftig*» i konvensjonens forstand. Ikke alle handlinger som kyststaten foretar seg i en nødhavnssituasjon er nødvendigvis å anse som «*fornuftig*», og dermed som forebyggende tiltak. Men på den annen side vil heller ikke alle tiltak som slår feil automatisk anses som ufornuftig. Dette beror på en nærmere vurdering. Men i likhet med spørsmålet om når det foreligger en hendelse, bidrar konvensjonen heller ikke til nærmere presisering i spørsmålet om hva som ligger i at tiltaket må være fornuftig, og ordlyden åpner for store tolkningsvariasjoner. Likevel kan man som et minstekrav slutte at handlinger som åpenbart vil føre til at skipet går tapt eller slipper ut forurensning ikke kan anses som fornuftige tiltak. For eksempel at kyststaten beordrer skipet til et område som er totalt uegnet til nødhavn fordi farvannet er for grunt til det aktuelle skipet. For at et tiltak skal anses som fornuftig kan man derfor fastslå at det i alle fall må være et minstekrav at tiltaket er egnet til å redusere faren for utslipp.

Den nærmere vurderingen av hvor strenge krav som skal stilles til tiltakets egnethet vil imidlertid kunne by på tvil. I tilfeller hvor det blir rettet et krav mot fondet er det fondets eget råd som avgjør spørsmålet om det skal utbetales erstatning. Man kan derfor se på praksis fra fondet for å avgjøre hva som ligger i kravet. Fondet har imidlertid aldri vurdert vilkåret opp mot tiltak som er fattet i en nødhavnssituasjon.<sup>118</sup> Som et utgangspunkt kan man likevel anta at vurderingen vil følge samme mønster som i forhold til andre tiltak som er ment å forhindre eller minimere forurensning.<sup>119</sup> Man kan derfor på bakgrunn av fondets praksis slutte at spørsmålet må avgjøres med grunnlag i objektive kriterier, i lys av de faktiske omstendigheter slik de fremstod på det tidspunkt vedtaket om å utføre de aktuelle tiltakene ble fattet.<sup>120</sup>

I praksis vil rene tekniske vurderinger av tiltaket spille en stor rolle. Samtidig har fondet inntatt et klart standpunkt om at det skal tas hensyn til de konkrete omstendighetene rundt en hendelse på individuell basis.<sup>121</sup> Det er derfor sannsynlig at også ikke-tekniske vurderinger vil kunne være berettiget. Ettersom det ikke finnes noen praksis på dette er det imidlertid et

---

<sup>118</sup> Erik Røsæg og Henrik Ringbom, *op. cit.* s. 46.

<sup>119</sup> *Ibid.* med videre henvisninger.

<sup>120</sup> *Ibid.*

<sup>121</sup> *Ibid.*

åpent spørsmål. Det er likevel klart at de vurderingene som kyststaten må foreta i en nødhavnsituasjon er mange og kompliserte. Samtidig må beslutningene ofte tas på kort tid. Sett i sammenheng med standpunktet i IMO retningslinjene om at nødhavn som oftest vil være den mest hensiktsmessige løsningen på problemet, er det derfor legitimt å anta at en beslutning om å tillate adgang til nødhavn formodentlig vil være å anse som forebyggende tiltak.<sup>122</sup>

Til sist er det et vilkår at tiltaket er iverksatt med det formål å forhindre eller redusere utslippet. Det vil si at et tiltak som i praksis viser seg å være forebyggende ikke vil anses som forebyggende tiltak dersom det ikke ble iverksatt av det formålet å redusere eller forhindre utslippet.

### **3.3.3 Kyststatens erstatningsansvar**

Spørsmålet om hvilken rett kyststaten har til erstatning er bare en del av de problemstillingene som kan oppstå i forhold til spørsmålet om erstatning i en nødhavnsituasjon. En annen viktig betraktning er muligheten for at kyststaten selv blir ansvarlig for å ha bidratt til en eventuell skade som følge av et utslipp. Dette kan for det første være tilfellet hvor skadene ikke er dekket av konvensjonsverket, eller hvor dekningen under disse ikke er tilstrekkelig. Men også i tilfeller hvor skaden i utgangspunktet dekkes under en av konvensjonene kan det bli spørsmål om et selvstendig ansvar for kyststaten. I tilfeller hvor kyststatens handlinger er å anse som forebyggende tiltak slik som beskrevet ovenfor, er de som utgangspunkt beskyttet mot erstatningssøksmål.<sup>123</sup> Dette gjelder imidlertid ikke ovenfor eieren av skipet eller forsikringsselskapet som kan søke regress selv dersom kyststatens handlinger må anses som forebyggende tiltak. I tilfeller hvor tiltaket ikke er å anse som forebyggende tiltak i konvensjonens forstand vil eventuelle bergere, klassifikasjonsselskaper og andre private aktører også kunne saksøke kyststaten med krav om erstatning. Det samme kan andre kyststater dersom de har lidt tap som følge av utslippet.

Konvensjonene regulerer imidlertid ikke kyststatens erstatningsansvar, og det nærmere ansvarsgrunnlaget for om kyststaten kan holdes ansvarlig må derfor i alle tilfelle søkes i

---

<sup>122</sup> *Ibid.* s. 47.

<sup>123</sup> Ansvarskonvensjonen art. 3 nr. 4 bokstav e og HNS konvensjonen art. 7 nr. 5 bokstav e.

relevant nasjonal rett.<sup>124</sup> Det vil føre for langt å analysere de enkelte lands nasjonale rett; denne avhandlingen vil konsentrere seg om de norske reglene. Disse vil det bli gjort nærmere rede for nedenfor i pkt. 4.4.

### **3.4 Oppsummering**

Utgangspunktet for drøftelsen under pkt. 3 har vært at erstatningssystemet bør gi et så godt vern at de økonomiske hensynene ikke påvirker kyststatens beslutning om å tillate adgang til nødhavn. Som drøftelsen har vist er dette ikke tilfellet under dagens foreliggende konvensjonsverk. Utslipp av HNS stoffer står foreløpig uregulert, og selv om HNS konvensjonen er på trappene vil det fortsatt eksistere en del hull i dekningsadgangen selv etter implementeringen av denne. Problemene med for lave ansvarsgrenser for oljeutslipp synes å være løst i overskuelig fremtid med vedtakelsen av tilleggsfondet, men som vi har sett knytter det seg fortsatt noen tvilsspørsmål til kyststatens medvirkningsansvar.

Neste del av avhandlingen vil ta for seg spørsmålene knyttet til nødhavn i en norsk kontekst.

---

<sup>124</sup> Erik Røsæg og Henrik Ringbom, *op. cit.* s. 48.

## 4. Nødhavn i norske farvann

### 4.1 Innledning

Norge har hatt sin del av oljeutslipp, men har så lang sluppet unna de store miljøkatastrofene. De største utslippene i Norge har heller ikke kommet fra skip som har fått strukturelle skader og forlist, men fra oljeplattformer. Ett av de seneste utslippene fant sted i desember 2007 ved Statfjord-A plattformen i Nordsjøen, hvor ca. 4000 kubikkmeter olje lekket ut i sjøen.<sup>125</sup> Ulykken skjedde i forbindelse med lasting fra plattformen til tankskipet «Navion Britannia», og utslippet kom fra en lekkasje fra en slange på lastebøyen mellom Statfjord A-plattformen og skipet.<sup>126</sup>

Det foregår imidlertid også en kontinuerlig skipstransport av olje og andre petroleumsprodukter langs norskekysten. Samtidig er Norge den femte største skipsfartsnasjonen i verden, og innehar fem prosent av verdensflåten (2007).<sup>127</sup> Dette gjør at spørsmålet om nødhavn er høyst relevant også i norsk sammenheng. En stor del av den skipstrafikken som går langs norskekysten kommer fra Russland som frakter ut olje fra havner i Barentshavet. Denne trafikken representerer en spesiell målgruppe for spørsmålene knyttet til nødhavn i norske farvann da det er et stort potensial for alvorlige miljøutslipp fra disse skipene på grunn av deres størrelse. I motsetning til det bildet som er presentert i media holder likevel de fleste av disse tankerne meget høy standard.

*Forsvaret gjennom landsdelskommando Nord-Norge fører statistikk over risikolasttransport fra det nordlige Russland. Statistikken er tilgjengelig på Kystverkets nettsider: <http://www.kystverket.no> under bibliotek/publikasjoner. Statistikken for august 2008 viser at av de 42 skipene som passerte norskekysten var 35 av dem under ti år gamle. 23 av dem var under tre år gamle. Statistikken viser at alle skipene hadde doble skrog*

---

<sup>125</sup> 4000 kubikkmeter tilsvarer ca. 3400 tonn råolje. Til sammenligning var utslippet fra «Exxon Valdez» på 38 500 tonn, jf. [http://www.cedre.fr/en/spill/exxon\\_va/exxon\\_valdez.php](http://www.cedre.fr/en/spill/exxon_va/exxon_valdez.php) (sist lest 3. mai 2009)

<sup>126</sup> <http://aftenbladet.no/energi/olje/article563021.ece> (sist lest 02.10.2008)

<sup>127</sup> <http://www.marisec.org/shippingfacts/worldtrade/top-20-beneficial-ownership-countries.php> (sist lest 21. april 2009)



Likevel er det klart at problemer kan oppstå også på nye fartøyer, og værforholdene langs norskekysten kan være harde. Dessuten er det forventet at den russiske utskipningen av olje fra Barentshavet vil øke frem mot 2015.<sup>128</sup> Dette vil øke miljørisikoen, og da spesielt på Finnmarkskysten. Det er derfor viktig at vi i Norge er forberedt på at en hendelse kan oppstå og at vi har gode beredskapsplaner i så måte. I denne delen av avhandlingen vil spørsmålet om nødhavn bli drøftet i en norsk kontekst. Drøftelsen vil følge tilnærmet samme disposisjon som del to og tre av avhandlingen; det vil således først bli sett på spørsmål knyttet til adgangen til nødhavn, og deretter på spørsmål knyttet til erstatning.

## **4.2 Spørsmål om adgang til nødhavn etter norsk rett**

### **4.2.1 Regulering av spørsmålet i lovverket**

I norsk rett er utenlandske ikke-militære skips rett til adgang til det indre farvann regulert gjennom en forskrift<sup>129</sup> til fiskeriforbudsloven<sup>130</sup>. Direkte regulerer fiskeriforbudsloven spørsmål knyttet til utlendingers adgang til å drive fiske, fangst eller annen utnyttelse av viltlevende marine ressurser i norsk territorialfarvann, og inneholder ikke noen relevante bestemmelser i forhold til spørsmålet om nødhavn. Forskriften dekker imidlertid et bredere område og inneholder direkte reguleringer i forhold til skip som søker nødhavn.

Forskriften skiller mellom utenlandske fartøy som kan anløpe norsk indre farvann uten skriftlig forhåndstillatelse fra norske myndigheter, og skip som er nødt til å søke forhåndstillatelse først, jf. § 12. For alle fartøy gjelder det imidlertid et unntak dersom de må søke nødhavn på grunn av «[...] *force majeure eller havsnød eller for å yte assistanse til personer, skip eller luftfartøy som er i fare eller nød.*» jf. forskriften §§ 14 annet ledd og 10 annet ledd. I en slik situasjon trenger ikke skipet å søke om skriftlig forhåndstillatelse. Skipet skal likevel «*omgående og på hurtigste måte kontakte norske myndigheter for deretter å motta nærmere anvisninger om ankring eller videre seilas.*», jf. § 20. Unnlattelse av å

---

<sup>128</sup> Se rapport fra Det Norske Veritas til Kystverket om skipstrafikk langs norskekysten – analyse av miljørisiko fra 2004. Rapporten er tilgjengelig på kystverket sine sider: <http://www.kystverket.no/> under bibliotek/publikasjoner/rapporter. Sist lest 24.02.2009

<sup>129</sup> Forskrift av 23. desember 1994 nr. 1130 om fremmede ikke-militære fartøyers anløp av og ferdse i norsk territorialfarvann under fredsforhold.

<sup>130</sup> Lov av 17. juni 1966 nr. 19 om forbud mot at utlendinger driver fiske m.v. i Norges territorialfarvann (fiskeriforbudsloven).

rapportere til norske myndigheter kan innebære straffansvar, jf. forskriften § 27 jf. straffeloven<sup>131</sup> § 418.

*I 1993 ble en russisk skipskaptein dømt<sup>132</sup> i Vesterålen herredsrett for overtredelse av bestemmelsen i forskriftens § 20 jf. § 12 for ikke å ha meldt sin ankomst til norsk territorium til norske havne- eller politimyndigheter. Kapteinen var skipsfører på lasteskipet «Tuloma» som var på tur til Murmansk i ballast da det kom ut for en storm langs Norskekysten. Kapteinen mente værforholdene representerte en fare for skip og mannskap og besluttet derfor å søke nødhavn i Hadsselfjorden i Lofoten. Kapteinen gjorde noen få forsøk på å kontakte norske myndigheter, men lyktes ikke. Retten fant etter dette at han hadde overtrådt det objektive gjerningsinnhold i bestemmelsen og også handlet med tilstrekkelig grad av skyld. Kapteinen ble dømt og fikk en bot på kr 15.000,-. Dommen ble anket til Høyesteretts kjæremålsutvalg som i dom av 30. mai 1997<sup>133</sup> opprettholdt herredsrettens avgjørelse.*

Med fremmede ikke-militære fartøy er ment «*ethvert utenlandsk fartøy, samt norsk fartøy med utenlandsk fører, som ikke faller inn under gjeldende norske regler for fremmede krigsskip og militære luftfartøyers adgang til norsk territorialfarvann under fredsforhold.*» jf. forskriftens § 3. Adgang til det indre farvann for fremmede militære fartøy reguleres av en egen forskrift.<sup>134</sup>

Utgangspunktet etter forskriften til fiskeriforbudsloven er altså at den gir en rett til nødhavn i norsk indre farvann dersom skipet befinner seg i en «*force majeure*», eller «*havsnødssituasjon*». Hvilke konkrete situasjoner som gir grunnlag for en rett til nødhavn vil etter dette bero på en tolkning av disse to begrepene. Forskriften gir ikke selv noen nærmere definisjon. Basert på juridisk tradisjon kan man imidlertid slutte at force majeure hendelser knytter seg til ekstraordinære hendelser eller omstendigheter som ligger utenfor partenes kontroll. Som eksempler til havs kan man nevne ekstremt uvær og krigshandlinger. Begrepet *havsnødssituasjon* vil imidlertid også omfatte de tradisjonelle *force majeure* tilfellene slik at grensedragningen her blir av mindre betydning. Begrepet *havsnødssituasjon* vil også kunne omfatte andre situasjoner slik som feil på motor og navigasjonsutstyr osv.

Ved første øyekast kan det se ut som om forskriften gir en ubetinget rett til nødhavn i norsk indre farvann dersom skipet befinner seg i en force majeure- eller havsnødssituasjon. Går man derimot videre ser man at det ikke er slik. Fremmede fartøy kan nemlig når «*særlige*

<sup>131</sup> Lov av 22. mai 1902 nr. 10: alminnelig borgerlig straffelov.

<sup>132</sup> Dom av 21. januar 1993, saksnr. 93-00016 M (dommen er vedlagt som vedlegg 4)

<sup>133</sup> Rt. 1997 s. 982.

<sup>134</sup> Forskrift av 2. mai 1997 nr. 396 om adgang til og opphold på norsk territorium under fredsforhold for fremmede militære og sivile statsfartøyer.

*grunner*» foreligger nektes adgang, jf. forskriftens § 12 annet ledd. Som eksempler på særlige grunner nevner bestemmelsen et fartøys planlagte anløp som ledd i fiske eller ilandføring av fangst som er beskrevet i fiskeforbudsloven § 8 første ledd. Forskriften bruker imidlertid ordene «*blant annet*», noe som taler for at bestemmelsen ikke er uttømmende og at også andre omstendigheter vil kunne anses som særlige grunner til å nekte adgang. Skip med miljøskadelig innhold som representerer en miljøtrussel mot kysten vil etter omstendighetene kunne karakteriseres som særlige grunner og danne grunnlag for en avvisning. Vurderingen foretas av myndighetene, og de nærmere vurderingstemaene for når et skip vil bli gitt adgang vil bygge på de foreliggende beredskapsprosedyrene, som skal gjennomgås i neste punkt.

#### **4.2.2 Myndighetenes praksis – kystverkets beredskapsplan**

I en konkret situasjon hvor et skip anmoder nødhavn i norsk farvann er det en rekke institusjoner som er med i beslutningsprosessen om å innvilge adgang, eller avvise et skip. Det statlige ansvaret for forebygging og håndtering av akutt forurensning etter forurensningsloven ble ved forskrift av 20. desember 2002 nr. 1629 delegert fra miljøverndepartementet til fiskeridepartementet. Ved forskrift av 20. desember 2002 nr. 1912 ble ansvaret videredelegert til kystverket.

Kystverket har på oppdrag fra Fiskeridepartementet, i tråd med artikkel 20 i EUs trafikkstyringsdirektiv, utarbeidet en prosedyre for håndtering av situasjoner hvor det kan bli aktuelt med nødhavn eller strandsetting. Prosedyren ble fastsatt av Fiskeri- og kystdepartementet 28. juni 2004, og er en del av kystverkets beredskapsplan. Prosedyren inneholder en detaljert ansvarsfordeling og prinsipper som skal følges i situasjoner hvor det kan bli aktuelt med nødhavn. Hensikten er å sikre at de beslutninger som fattes og de handlinger som iverksettes av Kystverket i samarbeid med andre myndigheter for eventuelt å ta i bruk nødhavn eller strandsettingsplass, er best mulig tilpasset den gitte situasjon, jf. retningslinjene pkt. 1.

I tillegg til handlingsmønstre og ansvarsfordeling er en annen viktig del av prosedyren forhåndsutpeking av aktuelle nødhavner langs norskekysten.<sup>135</sup> Kystområdene blir da vurdert og områder som er generelt egnet til bruk som nødhavn blir kartlagt. Etter at et område har blitt utpekt som nødhavn blir det gitt et navn og plassert i en av to kategorier. Kategori 1 er

---

<sup>135</sup> Kart over foreslåtte og godkjente nødhavner ligger vedlagt som vedlegg 5.

nødhavner som er egnet for store tankfartøy, mens kategori 2 er for mindre fartøy. Deretter blir de spesielle forholdene ved den aktuelle nødhavnen nærmere utdypet. Resultatet blir en detaljert oversikt over området. For fylkene Sogn og Fjordane, Hordaland og Rogaland er plasseringene endelig bestemt. For Møre og Romsdal, Troms og Finnmark og region Sørøst er plasseringene fortsatt å anse som forslag. I øvrige deler av landet er prosessen med forhåndsvurderinger i gang, men ikke lagt ut i kystverkets kartsystem enda.<sup>136</sup>

Den konkrete beslutningen om å ta inn eller avvise et skip skal tas etter en samlet vurdering av situasjonen og med støtte i faglige vurderinger fra en rekke parter både internt i kystverket og eksternt. Den endelige beslutningen tilfaller Kystverkets aksjonsleder, som er den som er bemyndiget og gitt nødvendige fullmakter til å iverksette tiltak og lede aksjoner, jf. beredskapsplanen pkt. 7.1.

I følge prinsippene i beredskapsplanen skal nødhavn eller strandsetningsplass benyttes dersom tiltaket gir en netto sikkerhets- og miljøgevinst, jf. beredskapsplanen pkt. 6. Netto sikkerhets- og miljøgevinst betyr at det etter en vurdering er sannsynlig at de totale skadene ved å ta skipet inn i nødhavn vil bli mindre enn dersom skipet blir værende i posisjon eller beordret ut til havs. Nærmere momenter i vurderingen fremgår av pkt. 7 og vedlegg 3 i beredskapsplanen.

Momenter som skal vurderes før beslutning om bruk av nødhavn/strandsetningsplass:

<b>Momenter for drøfting vedrørende fartøyet</b>	<b>Avklares/drøftes/orienteres med</b>	<b>Kommentarer</b>
Fartøyets sjødyktighet (dypgående, stabilitet, fremdrift), skipstekniske forhold  Fartøyets last, bunkers (spesielt HNS last)  Kaptein, rederi,	Fartøysbesetning, skadestedsleder, Sjøfartsdirektoratet, bergingsselskap  Besetning, rederi, Sjøfartsdirektoratet  Bergningskompetanse,	

<sup>136</sup> Deler av opplysningene bygger på intervju med Ingrid J. Lauvrak i Kystverket 19. januar 2009.

bergningselskapets intensjoner/anbefalinger.	Sjøfartsdirektoratet	
Mulighet for å iverksette skadereduserende tiltak før fartøyet tas inn til nødhavn.	Besetning, rederi, Sjøfartsdirektoratet, skadestedsleder	
Fartøyets posisjon i forhold til best egnet nødhavn sett i relasjon til situasjonen	Los/VTS/Skadestedsleder	
Fartøyets eier- og forsikringsforhold	Kaptein, rederi, forsikring, Sjøfartsdirektoratet	
Eventuelt inngått bergningskontrakt	Kaptein, rederi, forsikring, bergningsselskap	

<b>Momenter for drøfting vedrørende nødhavn/strandsetningsplass</b>	<b>Avklares/drøftes/orienteres med</b>	<b>Kommentarer</b>
Sikkerhet for mennesker rundt nødhavn og leden dit (brann, eksplosjon, giftighet)	Sjøfartsdirektoratet, Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap, Rådgivning ved kjemikalieuhell/bedrifter (RVK), Giftinformasjonssentralen	
Arealbehov for ulike fartøysstørrelser, eksempel: 100.000 dwt. min. 1000m i diameter)		

Fare for forurensning.	Fartøysbesetning, skadestedsleder og eller Sjøfartsdirektoratet	
Nødhavnområdet og ledens Sårbarhet	Fylkesmannen	
Alternative strandsettingsplasser underveis til nødhavn.	Los/VTs	
Forberedelse til strandsetting: beregninger, konsekvenser	Bergingsselskap, eget fagmiljø, f.eks Global maritime, Stavanger	Fartøyets skadebilde avgjørende
Eventuelle andre problemer eller følgekonskvenser for samfunnet bruk av nødhavnen kan medføre	Havnemyndighet, kommune	
Nødhavn- hva slags arbeid skal gjøres med fartøyet- infrastruktur med hensyn på nødlossing, dykking, tetting/reparasjoner etc	Havnemyndighet, kommune	

<b>Momenter for drøfting vedrørende fysiske forhold</b>	<b>Avklares/drøftes/orienteres med</b>	<b>Kommentarer</b>
Vær-, sjø, svell, strømforhold, tidevann, vindretning	Los/VTs	
Navigasjonsmessige forhold, ankringsforhold, sjøkabel, plass til manøvrering, bunn-, dybdeforhold etc	Los/VTs	

Som det fremgår er momentlisten delt i tre deler: (1) momenter for drøfting vedrørende fartøyet, (2) momenter for drøfting vedrørende lokaliseringen av den aktuelle nødhavn/strandsettingsplass og (3) momenter for drøfting vedrørende fysiske forhold. Som utgangspunkt skal de forhåndsutpekte nødhavnene benyttes dersom det er hensiktsmessig i forhold til lokalisering av den uønskede hendelsen. Momentene for drøfting vedrørende nødhavn/strandsettingsplass vil derfor hovedsakelig bli vurdert dersom andre havner og plasser må tas i bruk, jf. prosedyrens pkt. 6.

I praksis kan det se ut som om kystverket har lagt seg på en veldig liberal linje i praktiseringen av regelverket. Utgangspunktet er at alle «shelter» søknader innvilges før skipet kommer i en nødssituasjon hvor det må søke nødhavn. Hvor mange skip med miljøskadelig innhold som har søkt nødhavn i norske farvann finnes det ikke noen statistikk over, men ved henvendelse til Kystverket kan det se ut som om det i alle fall ikke har vært lastede oljetankere i nødhavn i norske farvann. Det er imidlertid eksempler på stykkgodsfartøy som har oppsøkt nødhavn, og det kan ikke utelukkes at det i disse har vært last med miljøskadelig innhold. Det ser heller ikke ut til at norske myndigheter har avvist skip som har anmodet nødhavn.<sup>137</sup>

Årsaken til at kystverket har lagt seg på en liberal linje når det gjelder spørsmålet om nødhavn kan være et resultat av at det til dags dato ennå ikke har vært situasjoner med store oljetankere eller andre store skip med farlig last som har anmodet nødhavn. Regelverket har derfor ikke blitt satt på prøve ennå.

En annen faktor kan være Norges geografiske plassering. Norskekysten er langstrakt og avstanden til andre kyststater kan være lang. For andre kyststater hvor grensene til nabostaten er nærmere vil det lettere kunne oppstå situasjoner slik som med «Erika» og «Prestige» hvor skipene blir sendt fra en stat til en annen. Mangel på handlingsalternativer kan derfor også bidra til at Norge inntar et mer liberalt standpunkt i forhold til spørsmålet om nødhavn

På den annen side kan praksisen også være en bekreftelse av teorien om at nødhavn i de aller fleste tilfeller vil være den løsningen som gir en netto sikkerhets- og miljøgevinst.

---

<sup>137</sup> Opplysningene i dette avsnittet bygger på intervju med losoldermennene Geir Eikeland, Andor Antonsen og Ulf Klevstad i Kystverket, 13. oktober 2008.

## 4.3 Spørsmål knyttet til erstatning etter en nødhavnssituasjon i norske farvann

### 4.3.1 Statens rett til erstatning etter et utslipp i en nødhavnssituasjon

Spørsmål om erstatning etter oljesøl fra skip er i norsk rett regulert i sjølovens<sup>138</sup> kap. 10. Loven inkorporerer både ansvars- og bunkerskonvensjonen. Spørsmål om den norske stats rett til erstatning etter et utslipp av olje i en nødhavnssituasjon vil derfor følge de samme reglene som i konvensjonene og det vises derfor til drøftelsen ovenfor hva gjelder innholdet i disse. Norge har også ratifisert fondskonvensjonen av 1992 og konvensjonen om tilleggsfondet fra 2003. Reglene i disse er imidlertid ikke inkorporert i sjøloven. I stede er det henvist til konvensjonene i sjølovens § 201 hvor det fremgår at de gjelder som lov.

Når det gjelder erstatning for tap etter forurensningsskader som ikke dekkes av oljesølsansvaret i sjølovens kapittel 10 inneholder ikke sjøloven noen særregler. Ansvarsgrunnlaget må da søkes andre steder. Dette har først og fremst betydning i forhold til spørsmålet om erstatning for skader etter utslipp av HNS stoffer i en nødhavnssituasjon. Norge har ratifisert HNS konvensjonen og denne skal etter planen inkorporeres i sjølovens kap. 11.<sup>139</sup> Frem til dette skjer vil erstatningsspørsmål tilknyttet HNS utslipp reguleres av forurensningsloven, jf. forurl. § 53 første ledd jf. fjerde ledd.

Reglene i forurensningslovens kap. 8 gjelder plikten til å betale erstatning for «forurensningsskade». «Forurensningsskade» er definert som: «skade, ulempe eller tap forårsaket av forurensning», jf. forurl. § 53 annet ledd. Loven bygger i likhet med erstatningskonvensjonene også på et objektivt ansvar for eieren. Utgangspunktet etter forurl. § 55 er at eier av «fast eiendom, gjenstand, anlegg eller virksomhet som volder forurensningsskade» er objektivt ansvarlig for skadene. I skipsfarten vil dette være den registrerte eieren av skipet. Loven skiller seg imidlertid fra konvensjonene ved at den ikke kanaliserer ansvaret til et bestemt ansvarssubjekt. Andre som har medvirket til skaden kan også pålegges ansvar dersom de har utvist forsett eller uaktsomhet, jf. forurl. § 55 annet ledd. De samme reglene kan derfor danne grunnlag både for en rett til erstatning og for et erstatningsansvar for staten. I hvilken grad staten også kan bli ansvarlig etter et utslipp i en nødhavnssituasjon etter disse reglene vil bli drøftet i neste punkt.

---

<sup>138</sup> Lov av 24. juni 1994 nr. 39 om sjøfarten.

<sup>139</sup> NOU 2004:21 om erstatningsansvar ved sjøtransport av farlig gods s. 23.



Eierens ansvar etter forurensningsloven kap. 8 er i utgangspunktet ubegrenset, men for utslipp fra skip gjelder reservasjonen i § 53 hvorefter begrensingsreglene i sjøloven kapittel 9 vil komme til anvendelse.<sup>140</sup> Dette innebærer at de ansvarssubjektene som har rett til å begrense sitt ansvar etter sjøl. § 171 kan begrense det ansvaret de pådrar seg etter forurl. kap. 8.<sup>141</sup> Retten til å begrense ansvaret innebærer at det etter et utslipp kan være utilstrekkelige midler til å dekke alle krav. Ansvaret etter forurensningsloven er heller ikke supplert av en fondsordning slik HNS konvensjonen er. Dekningsutsikten for staten etter store utslipp av HNS stoffer vil derfor være dårligere etter forurensningsloven enn etter HNS konvensjonen.

#### **4.3.2 Statens erstatningsansvar etter et utslipp i en nødhavnssituasjon**

Som nevnt ovenfor i pkt. 3.3.3 så danner ikke erstatningskonvensjonene grunnlag for et erstatningsansvar for kyststaten. Skadelidte kan likevel holde staten ansvarlig etter norsk intern rett dersom skaden ikke dekkes av konvensjonene eller dekningen etter disse er utilstrekkelig.

Det følger uttrykkelig av forarbeidene til forurensningsloven at offentlige myndigheter kan pådra seg ansvar etter forurensningsloven § 55 annet ledd.<sup>142</sup> Den som «*indirekte ved å levere varer eller tjenester, foretar kontroll eller tilsyn eller på liknende måte har medvirket til forurensningsskade*» kan bli ansvarlig dersom det er utvist forsett eller uaktsomhet, jf. forurl. § 55 annet ledd.

Spørsmålet etter dette er i hvilken utstrekning norske myndigheter kan bli ansvarlig for skader etter en beslutning om å tillate eller nekte adgang til nødhavn.

Ansvar etter forurensningsloven § 55 er for det første betinget av skyld. Vurderingstemaet er om statens beslutninger forsettlig eller uaktsomt har medvirket til forurensningsskadene, jf. § 55 annet ledd. Her må det foretas en alminnelig culpavurdering. I en konkret situasjon er det som sagt kystverket samt en rekke andre offentlige organer som vil fatte beslutningene.

Skyldkravet vil måtte vurderes i forhold til dem og staten kan da bli ansvarlig på grunnlag av arbeidsgiveransvar etter skadeerstatningsloven § 2-1.<sup>143</sup>

---

<sup>140</sup> Thor Falkanger, *op. cit.* s. 188.

<sup>141</sup> *Ibid.*

<sup>142</sup> NOU 1982: 19 s. 55-57.

<sup>143</sup> Lov av 13. juni 1969 nr. 26 om skadeerstatning.

Et naturlig utgangspunkt for skyldvurderingen er den nevnte nødhavnprosedyren. Slike prosedyrer vil være av særlig betydning i skyldvurderingen ettersom formålet med dem er å unngå utslipp i en nødhavnssituasjon.<sup>144</sup> Brudd på de handlingsmønstre som er fastsatt i prosedyren kan etter omstendighetene representere en uaktsom handling. For at den uaktsomme handling skal danne grunnlag for ansvar for staten må det i tillegg foreligge årsakssammenheng mellom handlingen og skaden.

#### **4.4 Oppsummering**

Utgangspunktet etter det norske lovverket er at skip har adgang til nødhavn, men at de kan avvises dersom særlige grunner tilsier det. Avgjørelsen tas av myndighetene med grunnlag i kystverkets nødhavnprosedyre, som i stor grad følger samme mønster som IMO retningslinjene. Prosedyren fastslår at nødhavn skal tillates dersom det gir en netto sikkerhets- og miljøgevinst. Konklusjonen er derfor at spørsmål om adgang til nødhavn også etter norsk rett avgjøres på en sak-til-sak basis.

Med vedtakelsen av nødhavnprosedyren har Norge oppfylt sin folkerettslige forpliktelse etter EUs trafikkstyringsdirektiv. Prosessen med forhåndsutpeking av nødhavner tilsier at Norge har tatt et liberalt standpunkt i forhold til spørsmålet om nødhavn. Mange land ønsker ikke å offentliggjøre de forhåndsutpekte nødhavnene av forskjellige årsaker. Det har imidlertid ennå ikke vært situasjoner med store lastede oljetankere som har anmodet nødhavn i norsk farvann, slik at regelverket ikke har blitt satt på prøve ennå.

---

<sup>144</sup> Peter Lødrup, Lærebok i *Erstatningsrett*, 4. utgave, Oslo 1999 s. 131.

## **5. Rettspolitiske vurderinger**

### **5.1 Forslaget fra CMI til konvensjonsregulering**

#### **5.1.1 Oversikt over innholdet i forslaget**

Som nevnt ovenfor i pkt. 1.4 ble det av CMI i oktober 2008 vedtatt et forslag til en bindende folkerettslig tekst som er oversendt til IMO for vurdering. Forslaget ble vurdert av IMOs lovavdeling på deres 95. sesjon som fant sted mellom 30. mars og 3. april 2009. Jeg kommer nærmere inn på resultatet av denne konferansen nedenfor i pkt. 5.1.3. Forslaget representerer kulminasjonen av flere års arbeid med problemstillingen innad i CMI, og anerkjenner behovet for internasjonal regulering av spørsmålet om nødhavn. CMI er av den oppfatning at det er behov for konvensjonsregulering av spørsmålet om nødhavn for å unngå en ny «Castor» eller «Erika» hendelse.

Forslaget tar sikte på å etablere et rettslig rammeverk for håndtering av situasjoner som involverer skip i behov for assistanse og nødhavn, herunder hvilke ansvar og forpliktelser som påhviler kyststaten i spørsmålet om å tillate eller nekte adgang til nødhavn, jf. forslagens pkt. 2 bokstav a og b. I motsetning til IMO retningslinjene tar forslaget også hensyn til de erstatningsrettslige spørsmålene ved saken. I det følgende vil det nærmere innholdet i forslaget bli analysert og vurdert.

Når det gjelder spørsmålet om adgang, så har CMI tatt hensyn til at tilgang til nødhavn i vesentlig grad bidrar til å minimere navigasjonsfaren, og faren for tap av liv, skip og last; samt redusere faren for miljøutslipp og bidra til mer effektive bergingsoperasjoner, jf. fortalen første avsnitt. Forslaget tar derfor sikte på en løsning hvor utgangspunktet er at kyststaten har plikt til å tillate skip adgang til nødhavn, jf. forslagens pkt. 3 a. Det er imidlertid også tatt hensyn til at spørsmålet om adgang er en kompleks problemstilling som krever konkrete vurderinger, og at adgang ikke alltid vil være den beste løsningen. Dokumentet inneholder derfor forslag til tre alternative unntak fra utgangspunktet om rett til adgang.

Det første alternativet legger opp til at kyststaten kan nekte adgang etter å ha foretatt en faglig vurdering av situasjonen og konkludert med at skipets tilstand er så dårlig at å tillate adgang vil utgjøre en større risiko enn om skipet ble tillat adgang. Det er presisert at manglende evne eller vilje fra skipseieren til å fremskaffe forsikringsattest, garantibrev eller annen finansiell sikkerhet, ikke er grunnlag for kyststaten til å avvise skipet:

*(b) The competent authority may deny access to a place of refuge by a ship in need of assistance when requested, following an assessment which on reasonable grounds establishes that the condition of the ship is such that it and/or its cargo is likely to pose a greater risk if permission to enter a place of refuge is granted than if such a request is refused.*

*(c) The competent authority shall not deny access to a place of refuge by a ship in need of assistance when requested on the grounds that the shipowner fails to provide an insurance certificate, letter of guarantee or other financial security.<sup>145</sup>*

Det andre alternativet ligger tett opp mot innholdet i det første alternativet. Også her gjelder det en regel om at kyststaten kan avvise et skip dersom det etter en faglig vurdering viser seg at å tillate adgang vil innebære en større risiko. Forskjellen fra det første alternativet ligger i at det kan legges større vekt på manglende sikkerhetsstillelse. Forslaget legger opp til at det kan tas hensyn til om det foreligger forsikringssertifikat, garantibrev eller annen finansiell sikkerhetsstillelse. Det er imidlertid presisert at manglende sikkerhetsstillelse i seg selv ikke er grunnlag for avvisning av skip og det fritar heller ikke kyststaten fra å foreta en grundig analyse av situasjonen. Det er også presisert at en forespørsel om sikkerhet ikke skal føre til forsinkelse av prosessen med å ta skipet inn i nødhavn:

*(b) Notwithstanding Article 3 (a) a competent authority may, on reasonable grounds, deny access to a place of refuge by a ship in need of assistance when requested, following an assessment and having regard to the following factors:*

*(i) the issue of whether the condition of the ship is such that it and/or its cargo is likely to pose a greater risk if permission to enter a place of refuge is granted than if such a request is refused, and*

*(ii) the existence or availability of an insurance certificate, letter of guarantee or other financial security but the absence of an insurance certificate, letter of guarantee or other financial security, as referred to in Article 7, shall not relieve the competent authority from the obligation to carry out the assessment, and is not itself sufficient reason for a competent authority to refuse to grant access to a place of refuge by a ship in distress, and the requesting of such certificate, or letter of guarantee or other financial security shall not lead to a delay in accommodating a ship in need of assistance.<sup>146</sup>*

---

<sup>145</sup> Forslagets pkt. 3 alternativ nr. 1.

<sup>146</sup> Forslagets pkt. 3 alternativ nr. 2.

Det tredje alternativet skiller seg fra de to første ved at manglende sikkerhetsstillelse her gir et selvstendig grunnlag til å avvise skip, jf. forslaget art 3 alternativ nr. 3. Kyststaten kan kreve en garantisum som er rimelig med hensyn til det forventede ansvaret som kan oppstå, og i samsvar med artikkel 7 i forslaget:

*(b) Notwithstanding Article 3 (a) the competent authority may deny access to a place of refuge by a ship in need of assistance when requested :*

*(i) following an assessment which on reasonable grounds establishes that the condition of the ship is such that it and/or its cargo is likely to pose a greater risk if permission to enter a place of refuge is granted than if such a request is refused or*

*(ii) on the grounds that the shipowner fails to provide an insurance certificate, or a letter of guarantee or other financial security in respect of such reasonably anticipated liabilities that it has identified in its assessment, but limited in accordance with Article 7.*

Artikkel 7 inneholder nærmere forslag til regulering av spørsmål tilknyttet krav om sikkerhetsstillelse. Også her er det gitt tre alternative forslag til regulering. Felles for de tre alternativene er at de slår fast at kyststaten kan kreve sikkerhetsstillelse for et «rimelig beløp»<sup>147</sup> til dekning for ansvar som er «rimelig»<sup>148</sup> å forvente. Hva som menes med rimelig beløp er ikke nærmere presisert, men for de to første forslagene gjelder det en begrensning i og med at det krevde beløpet ikke kan overstige en sum kalkulert i forhold til den gjeldende bestemmelsen i begrensningskonvensjonen art. 6 nr. 1 bokstav b.<sup>149</sup>

### **5.1.2 Bør retten til adgang være betinget av et krav om økonomisk sikkerhetsstillelse?**

I forrige punkt ble det gjort rede for de tre alternative forslagene til regulering av retten til adgang til nødhavn. Som det fremgikk skiller disse seg i spørsmålet om retten til adgang skal være betinget av at eieren av skipet kan fremskaffe økonomiske garantier for et eventuelt erstatningsansvar som oppstår etter en nødhavnssituasjon. I det følgende er det meningen å se på hvilke hensyn som taler for og mot de forskjellige alternativene.

---

<sup>147</sup> Engelsk: Reasonable amount

<sup>148</sup> Engelsk: Reasonably anticipated liabilities

<sup>149</sup> Forslaget art. 7 alternativ nr. 1 og 2 bokstav a.

Som nevnt under pkt. 4.1 ovenfor er det fra et rent miljøvernmessig standpunkt ønskelig at økonomiske hensyn spiller en minst mulig rolle i spørsmålet om å tillate adgang til nødhavn. Og ideelt sett bør avgjørelsen kun ta grunnlag i hva som er best ut fra hensynet til å bevare livet til de om bord, og miljøet. I praksis spiller likevel økonomiske hensyn en viktig rolle, og om kyststaten har finansielle garantier for et eventuelt ansvar kan være avgjørende for spørsmålet om å tillate adgang. Som vi har sett i pkt. 4 gir det foreliggende internasjonale erstatningsregimet ikke en fullgod dekning i enhver nødhavnssituasjon, og kyststaten kan dermed risikere å stå uten dekning i visse tilfeller. I mangel av en fullgod erstatningsdekning har vi i praksis sett eksempler på at kyststaten har forsøkt å oppnå dekning gjennom å stille krav om finansielle garantier som vilkår for adgang til nødhavn. Dette var for eksempel tilfellet i Long Lin saken som er sitert ovenfor i pkt 2.1.4.

Forslagets art. 3 alternativ nr. 3 er det alternativet som ivaretar kyststatens behov for finansiell sikkerhet i størst grad ved at dette alternativet gir adgang til å avvise skip hvor eieren ikke kan fremskaffe økonomiske garantier. Det er imidlertid flere hensyn som taler for å ikke innføre en slik regel. Det viktigste motargumentet er at en slik regel vil føre til mye byråkrati i en situasjon hvor viktige beslutninger ofte må tas på kort tid. Dette kan lede til situasjoner med utslipp som ikke hadde funnet sted dersom skipet hadde fått gå til nødhavn umiddelbart. Art. 3 alternativ nr. 2, som er en mellomløsning, har søkt å ta hensyn til dette ved å presisere at et krav om sikkerhetsstillelse ikke skal føre til forsinkelse ved innkvarteringen av et skip i nødhavn. I så måte er dette en mer hensiktsmessig måte å regulere spørsmålet på, men det er usikkert om statene vil gå med på en slik regel da det åpner for at de kan risikere å stå uten dekning.

Et annet motargument er at man kan tenke seg at ikke alle skipseiere vil være i stand til å fremskaffe den nødvendige finansielle dekningen. Dette vil kunne lede til situasjoner hvor skip blir nektet adgang utelukkende av økonomiske grunner, noe som igjen kan føre til uønskede utslipp som kanskje kunne vært unngått.

Det mest hensiktsmessige etter min oppfatning er at det allerede eksisterende internasjonale erstatningsregimet videreutvikles slik at man oppnår en større grad av dekning. Systemet i Ansvarskonvensjonen og HNS konvensjonen fungerer bra. Ved å kanalisere en del av den kapitalen som genereres i industrien inn i fondsordninger, i tillegg til skipseierens ansvar, oppnår man et godt vern for skadelidte etter et utslipp. Dersom dette systemet hadde vært

bedre utbygd ville det i dag ikke vært diskusjon rundt spørsmålet om man skal ha en regel som tillater kyststatene å stille krav om finansielle garantier i en nødhavnssituasjon.

Selvfølgelig kunne man vedtatt en konvensjon som pålegger kyststaten en ubetinget plikt til å gi skip adgang til nødhavn slik som art. 3 alternativ nr. 1 legger opp til. Ulempen med dette er at en slik konvensjon sannsynligvis ville fått lavere oppslutning ettersom det i praksis innebærer at kyststatene før eller senere ville stått uten dekning etter en nødhavnssituasjon.

Slik det ligger an i dag synes den beste løsningen å være å implementere enten alternativ nr. 1 eller alternativ nr. 2 for å få nødvendig oppslutning om en eventuell konvensjon. Deretter kan man jobbe med å videreutvikle erstatningsvernet med sikte på til slutt å innføre en rett til adgang ubetinget av et krav om sikkerhetsstillelse.

### **5.1.3 IMO's synspunkt på forslaget<sup>150</sup>**

Som nevnt ovenfor ble forslaget fra CMI behandlet av IMO's lovavdeling på deres 95 sesjon i mars og april 2009. Under møtet kom det frem at alle delegasjonene som uttalte seg var av den oppfatning at det ikke var behov for en ny konvensjon på nåværende tidspunkt.

Delegasjonene var av den oppfatning at det foreliggende erstatningsregimet sett i sammenheng med IMO retningslinjene og andre regionale avtaler, representerer et omfattende rettslig rammeverk som er tilstrekkelig på nåværende tidspunkt. Flere delegater uttrykte også motvilje mot å utvikle detaljerte og spesifikke bindende regler for nødhavnssituasjoner. De var av den oppfatning at dette ikke bare ville gå på bekostning av kyststatens suverenitet, men også på deres rett til å håndtere hendelser på en sak-til-sak basis. Komiteen var av den oppfatning at det i stede for å utvikle en konvensjon til spørsmålet om nødhavn heller skulle jobbes videre med å implementere de eksisterende erstatningskonvensjonene. Når alle disse (inkludert vrakfjerningskonvensjonen av 2007) har blitt implementert og effektiviteten vurdert, vil komiteen være i en bedre posisjon til å vurdere eventuelle hull i regelverket. Dette er det samme standpunktet som IMO's rettsavdeling tok etter deres nittiende samling i 2005 da det ble prioritert å implementere HNS og bunkerskonvensjonen.

---

<sup>150</sup> Opplysningene bygger på intervju med Nihan Unlu og Gaetano Librando ved lovavdelingen i IMO 8. april 2009.

## 6. Avsluttende merknader

Spørsmålet om det eksisterer en rett til adgang til nødhavn i kyststatens havområder for skip i vanskeligheter har unnsloppet det kodifiseringsarbeidet som har pågått i internasjonal havrett. Dette har ført til usikkerhet om hvilke rettigheter og plikter som er knyttet til spørsmålet om adgang til nødhavn. Det foreliggende konvensjonsmaterialet regulerer ikke spørsmålet direkte og de bestemmelsene som er relevante bidrar ikke i noen særlig grad til å klargjøre rettstilstanden. Det viktigste bidraget har vi fått gjennom vedtakelsen av IMO retningslinjene. Selv om retningslinjene ikke er rettslig bindende tyder praksis på at de likevel blir anerkjent av statene.

Selv om spørsmålet har vært på agendaen i IMO i mange år nå så har forsøkene på å kodifisere rettstilstanden i en konvensjon blitt konsekvent nedprioritert. Etter det siste møtet i IMOs rettsavdeling ble det nok en gang klart at statene på nåværende tidspunkt ikke er villige til å gi slipp på suvereniteten til fordel for en konvensjonsregulering av spørsmålet om adgang til nødhavn. Synspunktet har vært at det er viktigere å få implementert de eksisterende erstatningskonvensjonene, og at reguleringen gjennom disse sett i sammenheng med IMO retningslinjene er tilstrekkelig.

Jeg er enig i at implementeringen HNS konvensjonen er viktig, og vil øke erstatningsvernet. Som gjennomgangen av erstatningsreglene har vist vil det imidlertid likevel eksistere hull i dekningen selv etter implementeringen av HNS konvensjonen. Synspunktet i IMO om at det eksisterende regelverket er tilstrekkelig synes derfor litt optimistisk. Dette taler etter mitt syn for at spørsmålet om adgang før eller senere vil måtte konvensjonsreguleres.

Viktig er det også å sikre en større internasjonal oppslutning om erstatningskonvensjonene. På nåværende tidspunkt er det bare et mindretall av statene som er tilsluttet. Dersom oppslutningen rundt konvensjonene blir større og dekningen blir bedre, vil det på sikt kunne tenkes at statene vil stille seg mer positiv til å inngå en konvensjon som slår fast en plikt til å slippe skip inn i nødhavn.

Gjennomgangen av reglene har kanskje gitt et inntrykk av at løsningen på spørsmålet om nødhavn er en enten/eller situasjon. Enten gir man skip en ubetinget rett til nødhavn, eller så gir man kyststaten en ubetinget rett til å nekte adgang. Som det også har framgått er en situasjon hvor det kan bli aktuelt med nødhavn en dynamisk situasjon. Det vil ikke finnes noe fasitsvar på hva som vil være den riktige løsningen i alle situasjoner. Det er min oppfatning at et eventuelt fremtidig bindende regelverk må ta hensyn til dette. Et system hvor nødhavn



tillates dersom det gir en netto sikkerhets- og miljøgevinst slik som etter kystverkets nødhavnprosedyre synes som en bra løsning i denne sammenheng. Dette forutsetter imidlertid at det i kyststatene finnes god nok beredskap slik at en nødhavnssituasjon kan håndteres på en effektiv måte. I motsatt fall vil vi før eller senere stå ovenfor nok et lignende tilfelle som med «Erika» og «Prestige».

## **Kilder**

### **Lovgivning**

Lov 27. juni 2003 om Norges territorialfarvann og tilstøtende sone

Lov 13. mars 1986 nr. 6 om vern mot forurensninger og om avfall

Lov av 27. november 1992 nr. 109 om gjennomføring i norsk rett av hoveddelen i avtale om Det europeiske økonomiske samarbeidsområde (EØS) m.v.

Lov av 17. juni 1966 nr. 19 om forbud mot at utlendinger driver fiske m.v. i Norges territorialfarvann (fiskeriforbudsloven).

Lov av 22. mai 1902 nr. 10: alminnelig borgerlig straffelov.

Lov av 24. juni 1994 nr. 39 om sjøfarten

Lov av 13. juni 1969 nr. 26 om skadeerstatning.

Forskrift av 2. mai 1997 nr. 396 om adgang til og opphold på norsk territorium under fredsforhold for fremmede militære og sivile statsfartøyer.

Forskrift av 23. desember 1994 nr. 1130 om fremmede ikke-militære fartøyers anløp av og ferdsel i norsk territorialfarvann under fredsforhold.

### **Forarbeider**

NOU 2004:21 om erstatningsansvar ved sjøtransport av farlig gods

NOU 1982: 19 generelle lovregler om erstatning for forurensningsskade

### **Andre myndigheters praksis**

Prosedyre om nødhavn og strandsetting, beredskapsplan utarbeidet av Kystverkets beredskapsavdeling 1. desember 2007 (vedlegg 2)

## **Rettsavgjørelser**

### **Fisheries case**

Judgment of December 18th, 1951: I.C.J. Reports 1951, pi 116.

### **The schooner «exchange» v. M'faddon**

11 U.S., 7 Cranch 116 (1812)

### **The «New York»**

16 U.S. 59, 3 Wheat. (1818)

### **Fisheries case**

Judgment of December 18th, 1951: I.C.J. Reports 1951, pi 116.

### **Kate A. Hoff v. United Mexican States**

Reports of International Arbitral Awards, Volume IV s. 444-449 (1929)

### **Guangzhou Ocean Shipping Company v. Minister of Transport, Water Management and Public Works**

Engelsk sammendrag i NILOS NEWSLETTER No. 13, September 1995

### **Dom av 21. januar 1993 i Vesterålen Herredsrett (vedlegg4)**

saksnr. 93-00016 M

**Rt. 1997 s. 982**

## **Internasjonale konvensjoner med mer**

International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973

International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage, 2001

International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1992

International Convention on Liability and Compensation for Damage in Connection With the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea, 1996

International Convention on Maritime Search and Rescue, Hamburg 1979

International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage, 1971

International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage, 1992

Protocol of 2003 to the International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage, 1992

Convention on the International Maritime Organization (IMO), Genève, 1948

The International Convention on Salvage, London, 1989

The International Convention on Tonnage Measurement of Ships, London, 1969

United Nations Convention on the Law of the Sea, 1982

Statute of the International Court of Justice, San Francisco, 1945

CMI yearbook 2004

CMI, draft instrument on places of refuge (vedlegg 3)

EP/Rdir. 2002/59

FN pakten i 1945

IMO resolution A.949(23), Guidelines on places of refuge for ships in need of assistance (vedlegg 1)

## **Litteratur**

### **Blanco-Bazán, Agustín**

Law of the Sea: Places of Refuge, (Paper produced for the 30th annual conference on international law in Ottawa October 2001)

### **Brugmann, Gero**

*Access to Maritime Ports*, (Hamburg 2003)

### **Chircop, Aldo**

“The Customary Law of Refuge for Ships in Distress”, *Places of Refuge for Ships – Emerging Environmental Concerns of a Maritime Custom*, Publications on Ocean Development, volume 51 (Leiden/Boston, 2006)

### **Chircop, Aldo**

”Ships in Distress, Environmental Threats to Coastal States, and Places of Refuge: New Directions for an Ancien Regime?”, *Ocean Development and International Law*, Vol. 33 (2002)

**Churchill, R.R., og A.V. Lowe**

*The Law of the Sea*, Third edition, (Manchester 1999)

**Colombos, C.J.**

*International law of the sea*, Fifth edition, (London 1967)

**Devine, D.J.**

”Ships in distress – a judicial contribution from the South Atlantic”, *Marine Policy*, volume 20 nr. 3

**Falkanger, Thor og Hans Jacob Bull**

*Innføring i sjørett*, 6. utgave (Oslo 2004)

**Fleischer, Carl August**

*Folkerett*, 7. utgave (Oslo 2000)

**Froman, David F.**

”Uncharted Waters: Non-innocent Passage of Warships in the Territorial Sea”, *San Diego Law Review*, volume 21 (1984)

**Grotius Hugo**

”*The Freedom of the Seas, Or the Right Which Belongs to the Dutch to Take Part in the East Indian trade*” (oversatt fra latin av Ralph Van Deman Magoffin), Oxford university press, (New York 1916)

**Hakapää, Kari og Erik J. Molenaar**

”Innocent passage – past and present”, *Marine Policy*, volume 23, issue 2 (1999)

**Jessup, Philip C.**

*The Law of Territorial Waters and Maritime Jurisdiction* (New York 1927)

**Lowe A.V.**

”The Right of Entry into Maritime Ports in International Law”, *San Diego Law Review*, Volume 14 (1977)

**Lucchini, Laurent og Michel Voelkel**

*Droit de la mer*, volume 2 (Paris 1996)

**Lødrup, Peter**

Lærebok i *Erstatningsrett*, 4. utgave (Oslo 1999)

**Mcdougal, Myres S. og William T. Burke**

*The Public Order of the Oceans: A Contemporary International Law of the Sea* (1987)

**Mukherjee, Proshanto K.**

”Refuge and Salvage”, *Places of Refuge for Ships – Emerging Environmental Concerns of a Maritime Custom*, Publications on Ocean Development, volume 51 (Leiden/Boston 2006)

**O’Connell, D.P. og I.A. Shearer**

*The international law of the sea*, bind 2 (Oxford 1984)

**Oppenheim, L.F.L., og Hersch Lauterpacht**

*International law: a treatise*, 7. utgave, (London 1948)

**Rolph, J.W.**

”Freedom of Navigation and the Black Sea Bumping Incident: How ”innocent must innocent passage be?””, *Military Law Review*, volume 135 (1992)

**Ruud, Morten og Geir Ulfstein**

*Innføring i folkerett*, 2. utgave (Oslo 2002)

**Røsæg, Erik og Henrik Ringbom**

”Liability and Compensation with Regard to Places of Refuge”, *Nordisk institutt for sjørett* (Oslo 2004)

**Schwarzenberger, Georg og E.D. Brown**

*A manual of international law*, 6. utgave, Milton: Professional Books (1976)

**Shaw, Richard**

”Places of refuge – International Law in the Making?””, *CMI Yearbook 2003*

**Treves, T.**

”Navigation” i R.J. Dupuy og D. Vignes, *A handbook on the New Law of the Sea*, Volume 2 (1991)

**Van Der Velde, Welmoed**

”The Position of Coastal States and Casualty Ships in International Law”, *CMI yearbook 2003*

**Villiger Mark E.**

*Customary International Law and Treaties – A Manual on the Theory and Practice of the Interrelation of Sources*”, Second edition (The Hague : Kluwer, 1997)

**Yang, Haijiang**

*Jurisdiction of the Coastal State over Foreign Merchant Ships in Internal Waters And the Territorial Sea*, (Berlin 2006)

## Internettadresser

<http://www.marisec.org/shippingfacts/keyfacts/>

<http://www.itopf.com/information-services/data-and-statistics/case-histories/index.html#PRESTIGE>

<http://www.tsavliris.com/htmls/services/salvagedetail.asp?servid=111&servyear=2001>

[http://www.imo.org/Safety/mainframe.asp?topic\\_id=746](http://www.imo.org/Safety/mainframe.asp?topic_id=746)

[http://www.imo.org/Safety/mainframe.asp?topic\\_id=67&doc\\_id=1059](http://www.imo.org/Safety/mainframe.asp?topic_id=67&doc_id=1059)

<http://www.comitemaritime.org/histo/his2.html>

<http://untreaty.un.org/>

<http://www.iopcfund.org>

<http://aftenbladet.no/energi/olje/article563021.ece>

<http://www.marisec.org/shippingfacts/worldtrade/top-20-beneficial-ownership-countries.php>

<http://www.kystverket.no/>



ASSEMBLY  
23rd session  
Agenda item 17

A 23/Res.949  
5 March 2004  
Original: ENGLISH

**Resolution A.949(23)**

**Adopted on 5 December 2003  
(Agenda item 17)**

**GUIDELINES ON PLACES OF REFUGE FOR SHIPS  
IN NEED OF ASSISTANCE**

THE ASSEMBLY,

RECALLING Article 15(j) of the Convention on the International Maritime Organization concerning the functions of the Assembly in relation to regulations and guidelines concerning maritime safety and the prevention and control of marine pollution from ships,

RECALLING ALSO the obligations and procedures for the master to come to the assistance of persons in distress at sea, established by regulation V/33 of the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974, as amended,

RECALLING FURTHER that the International Convention on Maritime Search and Rescue, 1979, as amended, establishes a comprehensive system for the rescue of persons in distress at sea which does not address the issue of ships in need of assistance,

CONSCIOUS OF THE POSSIBILITY that ships at sea may find themselves in need of assistance relating to the safety of life and the protection of the marine environment,

RECOGNIZING the importance of and need for providing guidance for the masters and/or salvors of ships in need of assistance,

RECOGNIZING ALSO the need to balance both the prerogative of a ship in need of assistance to seek a place of refuge and the prerogative of a coastal State to protect its coastline,

RECOGNIZING FURTHER that the provision of a common framework to assist coastal States to determine places of refuge for ships in need of assistance and respond effectively to requests for such places of refuge would materially enhance maritime safety and the protection of the marine environment,

HAVING CONSIDERED the recommendations made by the Maritime Safety Committee at its seventy-sixth and seventy-seventh sessions, by the Marine Environment Protection Committee at its forty-eighth session, by the Legal Committee at its eighty-seventh session and by the Sub-Committee on Safety of Navigation at its forty-ninth session,

For reasons of economy, this document is printed in a limited number. Delegates are kindly asked to bring their copies to meetings and not to request additional copies.



1. ADOPTS the Guidelines on places of refuge for ships in need of assistance, the text of which is set out in the annex to the present resolution;
2. INVITES Governments to take these Guidelines into account when determining and responding to requests for places of refuge from ships in need of assistance;
3. REQUESTS the Maritime Safety Committee, the Marine Environment Protection Committee and the Legal Committee to keep the annexed Guidelines under review and amend them as appropriate;
4. REQUESTS the Legal Committee to consider, as a matter of priority, the said Guidelines from its own perspective, including the provision of financial security to cover coastal State expenses and/or compensation issues, and to take action as it may deem appropriate.

ANNEX

**GUIDELINES ON PLACES OF REFUGE FOR SHIPS  
IN NEED OF ASSISTANCE**

**Table of Contents**

**1 General**

- 1.1 to 1.7 Introduction**
- 1.8 to 1.11 Background**
- 1.12 to 1.17 Purpose of the guidelines**
- 1.18 to 20 Definitions**

**2 Guidelines for action required of masters and or salvors in need of places of refuge**

- 2.1 Appraisal of the situation**
- 2.2 Identification of hazards and assessment of associated risks**
- 2.3 Identification of required actions**
- 2.4 Contacting the authority of the coastal State**
- 2.5 to 2.6 Establishment of responsibilities and communications with all parties involved**
- 2.7 to 2.8 Response actions**
- 2.9 Reporting procedures**

**3 Guidelines for actions expected of coastal States**

- 3.4 to 3.8 Assessment of places of refuge**
- 3.9 Event-specific assessment**
- 3.10 to 3.11 Expert analysis**
- 3.12 to 3.14 Decision-making process for the use of a place of refuge**

**Appendix 1 Applicable international conventions**

**Appendix 2 Guidelines for the evaluation of risks associated with the provision of places of refuge**

## **1 General**

### **Introduction**

#### ***Objectives of providing a place of refuge***

1.1 Where the safety of life is involved, the provisions of the SAR Convention should be followed. Where a ship is in need of assistance but safety of life is not involved, these guidelines should be followed.

1.2 The issue of “places of refuge” is not a purely theoretical or doctrinal debate but the solution to a practical problem: What to do when a ship finds itself in serious difficulty or in need of assistance without, however, presenting a risk to the safety of life of persons involved. Should the ship be brought into shelter near the coast or into a port or, conversely, should it be taken out to sea?

1.3 When a ship has suffered an incident, the best way of preventing damage or pollution from its progressive deterioration would be to lighten its cargo and bunkers; and to repair the damage. Such an operation is best carried out in a place of refuge.

1.4 However, to bring such a ship into a place of refuge near a coast may endanger the coastal State, both economically and from the environmental point of view, and local authorities and populations may strongly object to the operation.

1.5 While coastal States may be reluctant to accept damaged or disabled ships into their area of responsibility due primarily to the potential for environmental damage, in fact it is rarely possible to deal satisfactorily and effectively with a marine casualty in open sea conditions.

1.6 In some circumstances, the longer a damaged ship is forced to remain at the mercy of the elements in the open sea, the greater the risk of the vessel’s condition deteriorating or the sea, weather or environmental situation changing and thereby becoming a greater potential hazard.

1.7 Therefore, granting access to a place of refuge could involve a political decision which can only be taken on a case-by-case basis with due consideration given to the balance between the advantage for the affected ship and the environment resulting from bringing the ship into a place of refuge and the risk to the environment resulting from that ship being near the coast.

### **Background**

1.8 There are circumstances under which it may be desirable to carry out a cargo transfer operation or other operations to prevent or minimize damage or pollution. For this purpose, it will usually be advantageous to take the ship to a place of refuge.

1.9 Taking such a ship to a place of refuge would also have the advantage of limiting the extent of coastline threatened by damage or pollution, but the specific area chosen may be more severely threatened. Consideration must also be given to the possibility of taking the affected ship to a port or terminal where the transfer or repair work could be done relatively easily. For this reason the decision on the choice and use of a place of refuge will have to be carefully considered.

1.10 The use of places of refuge could encounter local opposition and involve political decisions. The coastal States should recognize that a properly argued technical case, based on a clear description of the state of the casualty, would be of great value in any negotiations which may take place.

1.11 At the international level, the Conventions listed in Appendix 1, as may be amended, constitute, *inter alia*, the legal context within which coastal States and ships act in the envisaged circumstances.

### **Purpose of the Guidelines**

1.12 The purpose of these Guidelines is to provide Member Governments, shipmasters, companies<sup>1</sup> (particularly in connection with the ISM Code and procedures arising therefrom), and salvors with a framework enabling them to respond effectively and in such a way that, in any given situation, the efforts of the shipmaster and shipping company concerned and the efforts of the government authorities involved are complementary. In particular, an attempt has been made to arrive at a common framework for assessing the situation of ships in need of assistance.

1.13 **These Guidelines do not address the issue of operations for the rescue of persons at sea**, inasmuch as the practical difficulties that have given rise to the examination of the issue of places of refuge relate to problems other than those of rescue. Two situations can arise:

- the ship, according to the master's assessment, is in need of assistance but not in a distress situation (about to sink, fire developing, etc.) that requires the evacuation of those on board; or
- those on board have already been rescued, with the possible exception of those who have stayed on board or have been placed on board in an attempt to deal with the situation of the ship.

1.14 **If, however, in an evolving situation, the persons on board find themselves in distress, the rules applicable to rescue operations under the SAR Convention, the IAMSAR Manual and documents arising therefrom have priority over the present Guidelines (and procedures arising herefrom).**

1.15 In any case the competent MRCC should be informed about any situation which may develop into a SAR incident.

1.16 Even though a "rescue" operation, as defined in the International Convention on Maritime Search and Rescue (SAR) is not the case, the safety of persons must nevertheless be constantly borne in mind in the application of these Guidelines, particularly in two respects:

- if the ship poses a risk (explosion, serious pollution, etc.) to the life of persons in the vicinity (crews of salvage vessels, port workers, inhabitants of the coastal area, etc.);
- if persons voluntarily stay (master, etc.) or go (fire-fighters and other experts, personnel of marine salvage or towage companies, etc.) on board to attempt to overcome the difficulties experienced by the ship.

---

<sup>1</sup> As defined in the ISM Code.

1.17 These Guidelines do not address the issue of liability and compensation for damage resulting from a decision to grant or deny a ship a place of refuge.

### **Definitions**

1.18 **Ship in need of assistance** means a ship in a situation, apart from one requiring rescue of persons on board, that could give rise to loss of the vessel or an environmental or navigational hazard.

1.19 **Place of refuge** means a place where a ship in need of assistance can take action to enable it to stabilize its condition and reduce the hazards to navigation, and to protect human life and the environment.

1.20 **MAS** means a maritime assistance service, as defined in resolution A.950(23), responsible for receiving reports in the event of incidents and serving as the point of contact between the shipmaster and the authorities of the coastal State in the event of an incident.

## **2 GUIDELINES FOR ACTION REQUIRED OF MASTERS AND/OR SALVORS OF SHIPS IN NEED OF A PLACE OF REFUGE**

### **Appraisal of the situation**

2.1 The master should, where necessary with the assistance of the company and/or the salvor, identify the reasons for his/her ship's need of assistance. (Refer to paragraph 1 of Appendix 2.)

### **Identification of hazards and assessment of associated risks**

2.2 Having made the appraisal referred to in paragraph 2.1 above, the master, where necessary with the assistance of the company and/or the salvor, should estimate the consequences of the potential casualty, in the following hypothetical situations, taking into account both the casualty assessment factors in their possession and also the cargo and bunkers on board:

- if the ship remains in the same position;
- if the ship continues on its voyage;
- if the ship reaches a place of refuge; or
- if the ship is taken out to sea.

### **Identification of the required actions**

2.3 The master and/or the salvor should identify the assistance they require from the coastal State in order to overcome the inherent danger of the situation. (Refer to paragraph 3 of Appendix 2.)

### **Contacting the authority of the coastal State**

2.4 The master and/or the salvor should make contact with the coastal State in order to transmit to it the particulars referred to in paragraphs 2.1 to 2.3 above. They must in any case transmit to the coastal State the particulars required under the international conventions in force. Such contact should be made through the coastal State's Maritime Assistance Service (MAS), as referred to in resolution A.950(23).

### **Establishment of responsibilities and communications with all parties involved**

2.5 The master and/or the salvor should notify the MAS of the actions that are intended to be taken and within what period of time.

2.6 The MAS should notify the master and/or the salvor of the facilities that it can make available with a view to assistance or admittance of the ship to a place of refuge, if required.

### **Response actions**

2.7 Subject, where necessary, to the coastal State's prior consent, the shipmaster and the shipping company concerned should take any necessary response actions, such as signing a salvage or towage agreement or the provision of any other service for the purpose of dealing with the ship's situation.

2.8 The master, the company and, where applicable, the salvor of the ship should comply with the practical requirements resulting from the coastal State's decision-making process referred to in paragraphs 3.12 to 3.14.

### **Reporting procedures**

2.9 The reporting procedures should be in accordance with the procedures laid down in the safety management system of the ship concerned under the ISM Code or resolution A.852(20) on Guidelines for a structure of an integrated system of contingency planning for shipboard emergencies, as appropriate.

## **3 GUIDELINES FOR ACTIONS EXPECTED OF COASTAL STATES**

3.1 Under international law, a coastal State may require the ship's master or company to take appropriate action within a prescribed time limit with a view to halting a threat of danger. In cases of failure or urgency, the coastal State can exercise its authority in taking responsive action appropriate to the threat.

3.2 It is therefore important that coastal States establish procedures to address these issues, even if no established damage and/or pollution has occurred.

3.3 Coastal States should, in particular, establish a Maritime Assistance Service (MAS).<sup>2</sup>

### **Assessment of places of refuge**

#### ***Generic assessment and preparatory measures***

3.4 It is recommended that coastal States endeavour to establish procedures consistent with these Guidelines by which to receive and act on requests for assistance with a view to authorizing, where appropriate, the use of a suitable place of refuge.

3.5 The maritime authorities (and, where necessary, the port authorities) should, for each place of refuge, make an objective analysis of the advantages and disadvantages of allowing a ship in need of assistance to proceed to a place of refuge, taking into consideration the analysis factors listed in paragraph 2 of Appendix 2.

---

<sup>2</sup> Unless neighbouring States make the necessary arrangements to establish a joint service.

3.6 The aforementioned analysis, which should take the form of contingency plans, is to be in preparation for the analysis provided for below when an incident occurs.

3.7 The maritime authorities, port authorities, authorities responsible for shoreside safety and generally all governmental authorities concerned should ensure that an appropriate system for information-sharing exists and should establish communications and alert procedures (identification of contact persons, telephone numbers, etc.), as appropriate.

3.8 The aforementioned authorities should plan the modalities for a joint assessment of the situation.

### **Event-specific assessment**

#### *Analysis factors*

3.9 This analysis should include the following points:

- seaworthiness of the ship concerned, in particular buoyancy, stability, availability of means of propulsion and power generation, docking ability, etc.;
- nature and condition of cargo, stores, bunkers, in particular hazardous goods;
- distance and estimated transit time to a place of refuge;
- whether the master is still on board;
- the number of other crew and/or salvors and other persons on board and an assessment of human factors, including fatigue;
- the legal authority of the country concerned to require action of the ship in need of assistance;
- whether the ship concerned is insured or not insured;
- if the ship is insured, identification of the insurer, and the limits of liability available;
- agreement by the master and company of the ship to the proposals of the coastal State/salvor to proceed or be brought to a place of refuge;
- provisions of the financial security required;
- commercial salvage contracts already concluded by the master or company of the ship;
- information on the intention of the master and/or salvor;
- designation of a representative of the company at the coastal State concerned;
- risk evaluation factors identified in Appendix 2; and
- any measures already taken.

### ***Expert analysis***

3.10 An inspection team designated by the coastal State should board the ship, when appropriate and if time allows, for the purpose of gathering evaluation data. The team should be composed of persons with expertise appropriate to the situation.

3.11 The analysis should include a comparison between the risks involved if the ship remains at sea and the risks that it would pose to the place of refuge and its environment. Such comparison should cover each of the following points:

- safeguarding of human life at sea;
- safety of persons at the place of refuge and its industrial and urban environment (risk of fire or explosion, toxic risk, etc.);
- risk of pollution;
- if the place of refuge is a port, risk of disruption to the port's operation (channels, docks, equipment, other installations);
- evaluation of the consequences if a request for place of refuge is refused, including the possible effect on neighbouring States; and
- due regard should be given, when drawing the analysis, to the preservation of the hull, machinery and cargo of the ship in need of assistance.

After the final analysis has been completed, the maritime authority should ensure that the other authorities concerned are appropriately informed.

### **Decision-making process for the use of a place of refuge**

3.12 When permission to access a place of refuge is requested, there is no obligation for the coastal State to grant it, but the coastal State should weigh all the factors and risks in a balanced manner and give shelter whenever reasonably possible.

3.13 In the light of the outcome of the assessment provided for above, the coastal State should decide to allow or refuse admittance, coupled, where necessary, with practical requirements.

3.14 The action of the coastal State does not prevent the company or its representative from being called upon to take steps with a view to arranging for the ship in need of assistance to proceed to a place of refuge. As a general rule, if the place of refuge is a port, a security in favour of the port will be required to guarantee payment of all expenses which may be incurred in connection with its operations, such as: measures to safeguard the operation, port dues, pilotage, towage, mooring operations, miscellaneous expenses, etc.



## APPENDIX 1

**APPLICABLE INTERNATIONAL CONVENTIONS**

At the international level, the following Conventions and Protocols are in force and constitute, *inter alia*, the legal context within which coastal States and ships act in the envisaged circumstances<sup>3</sup>:

- United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS), in particular article 221 thereof;<sup>4</sup>
- International Convention relating to Intervention on the High Seas in Cases of Oil Pollution Casualties (the Intervention Convention), 1969, as amended;
- Protocol relating to Intervention on the High Seas in Cases of Pollution by substances other than Oil, 1973;
- International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974 (SOLAS 1974), as amended, in particular chapter V thereof;
- International Convention on Salvage, 1989 (the Salvage Convention);<sup>5</sup>
- International Convention on Oil Pollution Preparedness, Response and Co-operation, 1990 (the OPRC Convention);
- International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 (MARPOL 73/78);
- International Convention on Maritime Search and Rescue, 1979 (SAR 1979), as amended.
- Convention on the Prevention of Marine Pollution by Dumping of Wastes and Other Matter, 1972

---

<sup>3</sup> It is noted that there is at present no international requirement for a State to provide a place of refuge for vessels in need of assistance.

<sup>4</sup> “1. Nothing in this Part shall prejudice the right of States, pursuant to international law, both customary and conventional, to take and enforce measures beyond the territorial sea proportionate to the actual or threatened damage to protect their coastline or related interests, including fishing, from pollution or threat of pollution following upon a maritime casualty or acts relating to such a casualty, which may reasonably be expected to result in major harmful consequences.

2. For the purposes of this article, “maritime casualty” means a collision of vessels, stranding or other incident of navigation, or other occurrence on board a vessel or external to it resulting in material damage or imminent threat of material damage to a vessel or cargo.”

<sup>5</sup> Parties to the International Convention on Salvage, 1989 (Salvage 1989), are obliged under article 11 of the Convention when considering a request for a place of refuge, to take into account the need for co-operation between salvors, other interested parties and public authorities to ensure the efficient and successful performance of salvage operations. Article 11 of the Salvage Convention states:

“A State Party shall, whenever regulating or deciding upon matters relating to salvage operations such as admittance to ports of vessels in distress or the provision of facilities to salvors, take into account the need for co-operation between salvors, other interested parties and public authorities in order to ensure the efficient and successful performance of salvage operations for the purpose of saving life or property in danger as well as preventing damage to the environment in general.”

- Convention Relating to Civil Liability in the Field of Maritime Carriage of Nuclear Material, 1971
- Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims (LLMC), 1976
- International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage (CLC), 1969
- International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage (CLC), 1992
- International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage (FUND), 1992.

## APPENDIX 2

**GUIDELINES FOR THE EVALUATION OF RISKS ASSOCIATED  
WITH THE PROVISION OF PLACES OF REFUGE**

When conducting the analysis described in paragraphs 3.4 to 3.8, in addition to the factors described in paragraph 3.9, the following should be considered.

**1 Identification of events, such as:**

- fire
- explosion
- damage to the ship, including mechanical and/or structural failure
- collision
- pollution
- impaired vessel stability
- grounding.

**2 Assessment of risks related to the identified event taking into account:**

.1 Environmental and social factors, such as:

- safety of those on board
- threat to public safety
  - What is the nearest distance to populated areas?
- pollution caused by the ship
- designated environmental areas
  - Are the place of refuge and its approaches located in sensitive areas such as areas of high ecological value which might be affected by possible pollution?
  - Is there, on environmental grounds, a better choice of place of refuge close by?
- sensitive habitats and species
- fisheries
  - Are there any offshore and fishing or shellfishing activities in the transit area or in the approaches to the place of refuge or vicinity which can be endangered by the incoming ship in need of assistance?
- economic/industrial facilities
  - What is the nearest distance to industrial areas?
- amenity resources and tourism
- facilities available
  - Are there any specialist vessels and aircraft and other necessary means for carrying out the required operations or for providing necessary assistance?
  - Are there transfer facilities, such as pumps, hoses, barges, pontoons?
  - Are there reception facilities for harmful and dangerous cargoes?
  - Are there repair facilities, such as dockyards, workshops, cranes?

.2 Natural conditions, such as:

Prevailing winds in the area.

Is the place of refuge safely guarded against heavy winds and rough seas?

Tides and tidal currents.

- weather and sea conditions  
Local meteorological statistics and number of days of inoperability or inaccessibility of the place of refuge.
- bathymetry  
Minimum and maximum water depths in the place of refuge and its approaches.  
The maximum draught of the ship to be admitted. Information on the condition of the bottom, i.e., hard, soft, sandy, regarding the possibility to ground a problem vessel in the haven or its approaches.
- seasonal effects including ice
- navigational characteristics  
In the case of a non-sheltered place of refuge, can salvage and lightering operations be safely conducted?  
Is there sufficient space to manoeuvre the ship, even without propulsion?  
What are the dimensional restrictions of the ship, such as length, width and draught?  
Risk of stranding the ship, which may obstruct channels, approaches or vessel navigation.  
Description of anchorage and mooring facilities in the place of refuge.
- operational conditions, particularly in the case of a port  
Is pilotage compulsory and are pilots available?  
Are tugs available? State their number and horsepower.  
Are there any restrictions? If so, whether the ship will be allowed in the place of refuge, e.g. escape of poisonous gases, danger of explosion, etc.  
Is a bank guarantee or other financial security acceptable to the coastal State imposed on the ship before admission is granted into the place of refuge?

.3 Contingency planning, such as:

- competent MAS
- roles and responsibilities of authorities and responders  
Fire fighting capability
- response equipment needs and availability
- response techniques  
Is there a possibility of containing any pollution within a compact area?
- international co-operation  
Is there a disaster relief plan in the area?
- evacuation facilities

.4 Foreseeable consequences (including in the media) of the different scenarios envisaged with regard to safety of persons and pollution, fire, toxic and explosion risks.

**3 Emergency response and follow-up action, such as:**

- lightering
  - pollution combating
  - towage
  - stowage
  - salvage
  - storage.
-



KYSTVERKET

<b>Kystverket</b>	Revisjonsstatus	Revisjon 1
<b>Beredskapsplan</b>	Utarb. av: Beredskapavdelingen	Godkj. av: Beredskapsdir.
<b>Prosedyre – nødhavn og strandsetting</b>		Dato: 01.12.07
		Side 1 av 11

## INNHold

1. ANVENDELSE OG HENSIKT
2. REFERANSER
3. ANSVAR , ROLLER OG OPPGAVER
  - 3.1 Ansvar for prosedyren
  - 3.2 Beredskapsparterers ansvar, rolle og oppgaver
- 4 VIRKEMIDLER, HJEMMELSGRUNNLAG
- 5 DEFINISJONER
6. PRINSIPPER
7. HANDLINGSMØNSTER
  - 7.1 Beslutning
8. AVVIK
9. ENDRING OG GODKJENNING

**VEDLEGG 1: SKJEMATISK FREMSTILLING AV TILTAK OG INNGREPSMULIGHETER**

**VEDLEGG 2: KART OVER NØDHAVNER OG STRANDSETTINGSPLASSER**

**VEDLEGG 3: MOMENTER SOM SKAL VURDERES VED BRUK AV NØDHAVN**

<b>Kystverket</b>	Revisjonsstatus	Revisjon 1
<b>Beredskapsplan</b>	Utarb. av: Beredskapsavdelingen	Godkj. av: Beredskapsdir.
<b>Prosedyre – nødhavn og strandsetting</b>		Dato: 01.12.07
		Side 2 av 11

## 1. ANVENDELSE OG HENSIKT

Prosedyren tar for seg hvordan Kystverket kan gripe inn og handle ovenfor nødstedte norske og utenlandske fartøyer som truer sjøsikkerheten eller representerer en miljørisiko.

Hensikten med denne prosedyren er å sikre at de beslutninger som fattes og de handlinger som iverksettes av Kystverket i samarbeid med andre myndigheter for eventuelt å ta i bruk nødhavn eller strandsettingsplass, er best mulig tilpasset den gitte situasjon.

Kystverkets rolle ved uønskede hendelser på sjø er å føre tilsyn, overvåke, gi råd til skipsfører og reder samt iverksette beredskapstiltak for å hindre akutt forurensning. Dersom ikke situasjonen ivaretas på en sikker og god måte, vil Kystverket iverksette nødvendige tiltak på vegne av reder.

***NB! Prosedyren gjelder for situasjoner som ikke involverer fare for liv og helse. HRS skal informeres om situasjonen underveis da en situasjon raskt kan utvikle seg til å omfatte liv/helse. Aksjoner som omfatter liv/helse (HRS) skal ikke være til hinder for at Kystverket planlegger og forbereder tiltak med hensyn på sjøsikkerhet og forurensning.***

## 2. REFERANSER

1. Kystverkets beredskapsplan - akutt forurensning
2. Avtale mellom Sjøfartsdirektoratet og Kystverket om maritim bistand
3. Avtale mellom Forsvaret og Kystverket om bistand
4. Forhåndsutpekte nødhavner og strandsettingsplasser
5. Places of refuge for ships (IMO Resolution A.949/23)

## 3. ANSVAR, ROLLER OG OPPGAVER

### 3.1 Ansvar for prosedyren

Ansvar for oppfølging av denne prosedyren i Kystverket er:

- ♦ *Kystdirektør:* Ansvar for Kystverkets overordnede strategi og beredskapsplan.
- ♦ *Beredskapsdirektør:* Ansvar for at aksjonsorganisasjonen handler i henhold til prosedyren.
- ♦ *Seksjonssjef i seksjon for operasjon og trening:* Ansvar for at Kystverkets beredskapspersonell som har funksjon i aksjonsorganisasjonen er godt kjent med og forstår prosedyrens innhold.
- ♦ *Vaktleder i beredskapsavdeling:* Ansvar for at personell som deltar i eget vaktlag er godt kjent med prosedyrens innhold.
- ♦ *Losoldermann:* Ansvar for at underlagt personell er godt kjent med prosedyrens innhold.
- ♦ *Vaktleder/VTS:* Ansvar for at personell som deltar i eget vaktlag er godt kjent med prosedyrens innhold.



<b>Kystverket</b>	Revisjonsstatus	Revisjon 1
<b>Beredskapsplan</b>	Utarb. av: Beredskapsavdelingen	Godkj. av: Beredskapsdir.
<b>Prosedyre – nødhavn og strandsetting</b>		Dato: 01.12.07
		Side 3 av 11

### 3.2 Beredskapsparters ansvar, roller og oppgaver

Eksterne og interne parter som har ansvar, roller og oppgaver ved uønskede hendelser med fartøy er i hovedsak:

#### Eksterne parter

**Hovedredningssentral (HRS):** Varslingspunkt, operativ ledelse søk/redning, bistand/ressurser fra Kystverket ved søk og redningsoperasjoner

**Kystradioen:** Varslingspunkt, koordinering av maritim kommunikasjon

**Forsvaret/Kystvakten:** Myndighetsutøvelse, KYBAL, beredskapsressurser, bistandsyter

**Sjøfartsdirektoratet:** Maritime rådgivere

**Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap:** Myndighet, brann, eksplosjon

**Fiskeridirektoratet/Havforskningsinstituttet:** Fiskerifaglig rådgiver, havbruk, havbeite

**Direktoratet for naturforvaltning:** Miljøfaglig rådgivning

**Fylkesmannen:** Miljøfaglige rådgivning

**Kommuner/Havnevesen:** Lokalt aksjonsapparat, ressurser, myndighet

#### Kystverket:

##### **Kystverket hovedkontor:**

- Kystdirektør: Overordnet beredskapsansvar
- Beredskapsavdeling: Aksjonsledelse
- Sjø sikkerhetsavdelingen: Personell og materiellressurser
- Kommunikasjons- og informasjonsenhet: Informasjonsformidling/krisehåndtering
- Juridisk avdeling: Juridisk bistand

##### **Kystdistrikt:**

- ◆ -NAVCO: Navigasjonsvarsel
- Lostjenesten: Strakstiltak, varsling, rådgiver
- Losbåtfører: Strakstiltak, rådgiver
- Losoldermannen: Strakstiltak, rådgiver - nautiske forhold
- Vardø VTS - (Russergrensen - Rørvik): Strakstiltak, varsling, bistand, overvåkning
- Fedje VTS - (Rørvik -Marstein) " " " "
- Kvitsøy VTS - (Marstein – Ona Sira) " " " "
- Brevik VTS - (Ona Sira - Færder) " " " "
- Horten VTS - (Færder - svenskegrensen) " " " "

**Kystverket Rederi:** materiellressurser, bistand



<b>Kystverket</b>	Revisjonsstatus	Revisjon 1
<b>Beredskapsplan</b>	Utarb. av: Beredskapavdelingen	Godkj. av: Beredskapsdir.
<b>Prosedyre – nødhavn og strandsetting</b>		Dato: 01.12.07
		Side 4 av 11

#### 4. VIRKEMIDLER, HJEMMELSGRUNNLAG

Kystverkets virkemidler, muligheter for inngrep og reaksjon på det frie hav, økonomisk sone og territorialfarvann følger av

- ◆ Forurensningsloven
- ◆ Havne- og farvannsloven
- ◆ Losloven
- ◆ Inngrepsforskriften
- ◆ Nødrett

Sammenhengen er vist skjematisk i vedlegg 1.

#### 5. DEFINISJONER

- Aksjon:* Organiserte tiltak mot fare for sjøsikkerhet, miljø eller materiell skade
- Aksjonsleder:* Den som er bemyndiget og gitt nødvendige fullmakter til å iverksette tiltak og lede aksjoner
- Beredskapstiltak:* Forberedt handlingsmønster med tilgjengelige ressurser til å håndtere situasjoner hvor det kan oppstå fare eller ulykker
- Det åpne hav:* Området utenfor den økonomiske sonen.
- Grunnlinjen:* Rette linjer trukket mellom de ytterste skjær.
- Nødhavn:* Egnert lokalitet hvor et fartøy vil kunne gå for egen maskin eller bli slept. Hensikten med å søke nødhavn skal være å kunne utføre reparasjoner, gjennomføre nødlossing, justere last/stabilitet for å redusere risiko og spredning av forurensning, eventuelt gjøre skipet sjødyktig med sikte på å fortsette seilassen.
- Nødstedt fartøy:* Fartøy som trenger assistanse og som er i en situasjon som kan føre til tap av fartøy eller trussel mot miljø og navigasjon. Begrepet omfatter ikke fartøy med fare for liv og helse til personell om bord.
- Strandsettingsplass:* Et sted der skip kan settes på grunn når det foreligger øyeblikkelig fare for totalforlis.
- Territorialgrense:* Linjer trukket parallelt med, og 12 nautiske mil utenfor grunnlinjen.
- Territorialfarvannet:* Området innenfor territorialgrensen.
- Norges økonomiske sone:* Området fra grunnlinjen og 200 nautiske mil ut mot det åpne hav eller midtlinjen.
- Uønsket hendelse:* Hendelse på sjø som kan eller vil true sjøsikkerhet, miljø eller fare for materiell skade.

<b>Kystverket</b>	Revisjonsstatus	Revisjon 1
<b>Beredskapsplan</b>	Utarb. av: Beredskapsavdelingen	Godkj. av: Beredskapsdir.
<b>Prosedyre – nødhavn og strandsetting</b>		Dato: 01.12.07
		Side 5 av 11

## 6. PRINSIPPER

Nødhavn eller strandsettingsplass skal benyttes dersom tiltaket gir en netto sikkerhets- og miljøgevinst. Beslutningen tas etter en samlet vurdering, nødvendig samarbeid og i kommunikasjon med øvrige myndigheter og parter, jf. vedlegg 3 og pkt.7 i prosedyren.

Forhåndsutpekte nødhavner og eventuelt strandsettingsplasser (vedlegg 2) skal tas i bruk dersom dette er hensiktsmessig i forhold til lokalisering av den uønskede hendelsen. Dersom andre havner og plasser må tas i bruk skal det i beslutningsprosessen foretas ytterligere vurderinger som beskrevet i vedlegg 3.

I Kystverket vil sjøtrafikkavdelingen og beredskapsavdelingen være de sentrale parter med kompetanse og fullmakter. Følgende grunnprinsipper gjelder:

- ◆ Kystverkets totale kompetanse for håndtering av uønskede hendelser skal tas i bruk.
- ◆ Kystverkets beredskapsavdeling koordinerer og/eller leder alle hendelser med nødstedte fartøyer, dersom ikke annet avtales i den gitte situasjonen
- ◆ Varsling inn til Kystverket om alle uønskede hendelser til sjøs med fare for tap av fartøy, fare for miljø og navigasjon, skal viderevarsles til beredskapsavdelingens vakt på **tlf. 33034800**.
- ◆ I krisesituasjoner som krever rask og resolutt handling, iverksetter los- og trafikkledertjenesten nødvendige tiltak for å hindre og redusere risiko. Beredskapsavdelingen varsles snarest mulig og orienteres om de iverksatte tiltak, og overtar om nødvendig den videre ledelse/koordinering.

## 7. HANDLINGSMØNSTER

En beslutning om å ta et fartøy til nødhavn krever ulike vurderinger og avveininger. Et alternativ til nødhavn kan være å holde fartøyet i posisjon, et annet kan være å beordre eller slepe fartøyet ut i åpen sjø. Nødvendige tiltak vil kunne være å nødlosse fartøyet for forurensende last/bunkers eller foreta nødvendige reparasjoner på stedet. Slike tiltak gjøres i de fleste tilfeller bedre i en sikker havn enn i åpen sjø. Å ta fartøyet inn til en nødhavn vil normalt også bidra til å redusere spredning av forurensninger.

De sentrale eksterne parter som det normalt gjennomføres en rask samhandlingsprosess med i slike situasjoner er:

- ◆ Sjøforsvaret
- ◆ Sjøfartsdirektoratet
- ◆ Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap
- ◆ Fiskeridirektoratet
- ◆ Direktoratet for naturforvaltning
- ◆ Fylkesmannen
- ◆ Kommune/havnedistrikt
- ◆ Reder, flaggstat, P&I, bergningsselskap
- ◆ Tilgrensende stater



<b>Kystverket</b>	Revisjonsstatus	Revisjon 1
<b>Beredskapsplan</b>	Utarb. av: Beredskapavdelingen	Godkj. av: Beredskapsdir.
<b>Prosedyre – nødhavn og strandsetting</b>		Dato: 01.12.07
		Side 6 av 11

Sjøforsvarets hovedkvarter (FOHK, LDKN) konsulteres ut fra deres ansvar og kunnskap når det gjelder anløpsreglement, suverenitetshåndhevelse, skadestedsvurdering og ressursleverandør. KYBAL kan iverksette initielle tiltak inntil Kystverket overtar aksjonen.

Sjøfartsdirektoratets kompetanse (aksjonsinspektører) vil i hovedsak benyttes til vurdering av skipets sjødyktighet og tiltak for at et fartøy enten ved egen maskin eller ved slep kan nå trygt frem til nødhavn eller strandsettingsplass.

Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap (DSB) kan ved bruk av nødhavn stille krav til forebyggende og beredskapsmessige forhold, knyttet til brann- og eksplosjonsfare.

Fiskeridirektoratet/Havforskningsinstituttet vil gi opplysninger om oppdrettsanlegg, gyte og oppvekstområder for villfisk, bunnfauna, aktive kaste- og låssettingsplasser, fiskeriområder, marine pattedyr.

Direktoratet for naturforvaltning vil gi opplysninger om miljøfølsomme områder og prioriteringer.

Fylkesmannen vil kvalitetssikre miljødata, spesielt i de tilfeller hvor det ikke benyttes forhåndsutpekte nødhavner og strandsettingsplasser.

Kommune/havnedistrikt vil gi opplysninger og råd om lokale forhold. Dersom kommunen vil bli berørt av tiltaket skal det varsles og orienteres om begrunnelsen for bruk av nødhavn eller strandsettingsplass.

Reder/skipfører/forsikringsselskap/bergningsselskap skal kontaktes for avklare deres vurderinger, tiltak samt påpeke reders ansvar. Dersom Kystverket iverksetter tiltak på skipets vegne og for reders kostnad, skal dette formidles skriftlig.

Tilgrensede stater som kan bli berørt av en uønsket hendelse i norsk sjøterritorium skal varsles og orienteres om de tiltak som er iverksatt.

## 7.1 Beslutning

Etter en samlet vurdering av situasjonen og med støtte i faglige vurderinger fra overnevnte interne og eksterne parter, beslutter **Kystverkets aksjonsleder** nødhavn eller eventuelt strandsettingsplass.

**Fiskeri- og kystdepartementet** skal alltid og uten opphold orienteres om beslutningen og de vurderinger som ligger til grunn for beslutningen om bruk av nødhavn eller strandsettingsplass.

En nærmere beskrivelse av de momenter som skal vurderes for beslutning om bruk av nødhavn/strandsettingsplass er vist i vedlegg 3.



<b>Kystverket</b>	Revisjonsstatus	Revisjon 1
<b>Beredskapsplan</b>	Utarb. av: Beredskapavdelingen	Godkj. av: Beredskapsdir.
<b>Prosedyre – nødhavn og strandsetting</b>		Dato: 01.12.07
		Side 7 av 11

## 8. AVVIK

Beredskapsdirektøren kan gi tillatelse til avvik fra prosedyren.

## 9. ENDRING OG GODKJENNING.

Endringer i prosedyren skal godkjennes av Beredskapsdirektøren.

<b>Kystverket</b>	Revisjonsstatus	Revisjon 1
<b>Beredskapsplan</b>	Utarb. av: Beredskapavdelingen	Godkj. av: Beredskapsdir.
<b>Prosedyre – nødhavn og strandsetting</b>		Dato: 01.12.07
		Side 8 av 11

## Vedlegg 1

Skjematisk fremstilling av tiltaks- og inngrepsmuligheter.  
Reglenes virkeområde

	Norsk flagg	Utenlandsk flaggstat	
		Tilsluttet Inngrepskonvensjon	Ikke tilsluttet Inngrepskonvensjon
<b>Det åpne hav</b>	Inngrepsforskriften		
<b>Norges økonomiske sone</b>	Forurensningsloven Forurensningsloven----- Havne- og farvannsloven		Nødrett
<b>Norsk territorialfarvann</b>		Forurensningsloven	Havne- og farvannsloven

### *Kystverkets tiltaksmuligheter ved fare for sjøsikkerhet og akutt forurensning*

Tiltak:	Forurensningsloven Havne-og farvannsloven	Inngrepsfor- skriften	Nødrett
<b>Pålegge tiltak innen frist</b>	Ja, ved stor <u>risiko</u> for sjøsikkerhet eller forurensning av betydning.	Nei	
<b>Iverksette tiltak etter utgått frist</b>			
Iverksette tiltak straks (uten forutgående pålegg).		Dersom det er alvorlig og overhengende fare for forurensning av territorialfarvannet etter sjøulykke.	

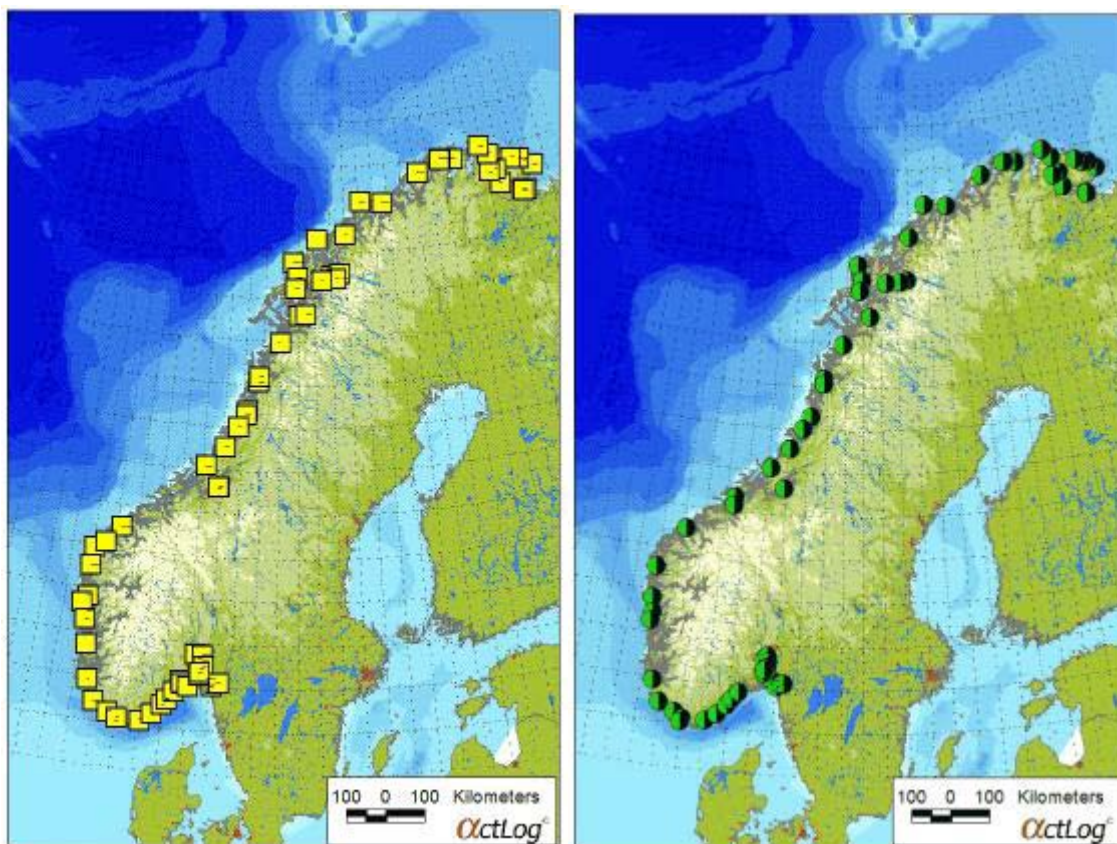
En detaljert beskrivelse er tilgjengelig i Kystverkets beredskapsplan - akutt forurensning.

<b>Kystverket</b>	Revisjonsstatus	Revisjon 1
<b>Beredskapsplan</b>	Utarb. av: Beredskapavdelingen	Godkj. av: Beredskapsdir.
<b>Prosedyre – nødhavn og strandsetting</b>		Dato: 01.12.07
		Side 9 av 11

## VEDLEGG 2

### *Kart over nødhavner og strandsettingsplasser*

NB! Kystverket er i gang med en revisjon av de forhåndsutpekte nødhavner og strandsettingsplasser med bakgrunn av et endret risikobildet i nord.



Kartene viser plassering av forhåndsutpekte nødhavner (til venstre) og strandsettingsplasser (til høyre) langs norskekysten.

For nærmere angivelser og detaljer om havner og plasser henvises til [www.kystverket.no](http://www.kystverket.no) Beredskap og miljø/Ressurser/Nødhavner og strandsettingsplasser.



<b>Kystverket</b>	Revisjonsstatus	Revisjon 1
<b>Beredskapsplan</b>	Utarb. av: Beredskapavdelingen	Godkj. av: Beredskapsdir.
<b>Prosedyre – nødhavn og strandsetting</b>		Dato: 01.12.07
		Side 10 av 11

## Vedlegg 3

Momenter som skal vurderes før beslutning om bruk av nødhavn/strandsettingsplass :

<b>Momenter for drøfting vedrørende fartøyet</b>	<b>Avklares/drøftes/orienteres med</b>	<b>Kommentarer</b>
Fartøyets sjødyktighet (dypgående, stabilitet, fremdrift), skipstekniske forhold	Fartøysbesetning, skadestedsleder, Sjøfartsdirektoratet, bergingsselskap	
Fartøyets last, bunkers (spesielt HNS last)	Besetning, rederi, Sjøfartsdirektoratet	
Kaptein, rederi, bergningsselskapets intensjoner/anbefalinger.	Bergningskompetanse, Sjøfartsdirektoratet	
Mulighet for å iverksette skadereduserende tiltak før fartøyet tas inn til nødhavn.	Besetning, rederi, Sjøfartsdirektoratet, skadestedsleder	
Fartøyets posisjon i forhold til best egnet nødhavn sett i relasjon til situasjonen	Los/VTS/Skadestedsleder	
Fartøyets eier- og forsikringsforhold	Kaptein, rederi, forsikring, Sjøfartsdirektoratet	
Eventuelt inngått bergningskontrakt	Kaptein, rederi, forsikring, bergningsselskap	

<b>Momenter for drøfting vedrørende nødhavn/strandsettingsplass</b>	<b>Avklares/drøftes/orienteres med</b>	<b>Kommentarer</b>
Sikkerhet for mennesker rundt nødhavn og leden dit (brann, eksplosjon, giftighet)	Sjøfartsdirektoratet, Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap, Rådgivning ved kjemikalieuhell/bedrifter (RVK), Giftinformasjonssentralen	
Arealbehov for ulike fartøystørrelser, eksempel: 100.000 dwt. min. 1000m i diameter)		

<b>Kystverket</b>	Revisjonsstatus	Revisjon 1
<b>Beredskapsplan</b>	Utarb. av: Beredskapavdelingen	Godkj. av: Beredskapsdir.
<b>Prosedyre – nødhavn og strandsetting</b>		Dato: 01.12.07
		Side 11 av 11

Fare for forurensning.	Fartøysbesetning, skadestedsleder og eller Sjøfartsdirektoratet	
Nødhavnområdet og ledens Sårbarhet	Fylkesmannen	
Alternative strandsettingsplasser underveis til nødhavn.	Los/VTS	
Forberedelse til strandsetting: beregninger, konsekvenser	Bergingsselskap, eget fagmiljø, f.eks Global maritime, Stavanger	Fartøyets skadebilde avgjørende

Eventuelle andre problemer eller følgekonskvenser for samfunnet bruk av nødhavnen kan medføre	Havnemyndighet, kommune	
Nødhavn- hva slags arbeid skal gjøres med fartøyet- infrastruktur med hensyn på nødlossing, dykking, tetting/reparasjoner etc	Havnemyndighet, kommune	

<b>Momenter for drøfting vedrørende fysiske forhold</b>	<b>Avklares/drøftes/orienteres med</b>	<b>Kommentarer</b>
Vær-, sjø, svell, strømforhold, tidevann, vindretning	Los/VTS	
Navigasjonsmessige forhold, ankringsforhold, sjøkabel, plass til manøvrering, bunn-, dybdeforhold etc	Los/VTS	

**Samlet vurdering • avgjørelse :**



## DRAFT INSTRUMENT ON PLACES OF REFUGE

### TABLE OF CONTENTS

Preamble

1. Definitions
2. Object and purpose
3. Legal obligation to grant access to a place of refuge
4. Immunity from liability where access is granted reasonably
5. Liability to another State, a third party, the ship owner or salvor where refusal of access is unreasonable
6. Reasonable conduct
7. Guarantees
8. Plans to accommodate ships seeking assistance
9. Identification of competent authority

## **PREAMBLE**

### **THE STATES PARTIES TO THE PRESENT INSTRUMENT**

CONSIDERING that the availability of places of refuge to ships in need of assistance significantly contributes to the minimization of hazards to navigation, human life, ships, cargoes and the marine environment and to the efficiency of salvage operations,

RECOGNISING that the legal framework for the efficient management of situations involving ships in need of assistance and requiring a place of refuge should take into account the interests of all concerned parties,

CONSCIOUS of the fact that existing international conventions do not establish a comprehensive framework for legal liability arising out of circumstances in which a ship in need of assistance seeks a place of refuge and is refused, or is accepted, and damage ensues,

NOTING that the principle of customary international law that there is an absolute entitlement of a ship in need of assistance to a place of refuge has in recent times been questioned,

BEARING IN MIND the Guidelines on Places of Refuge for ships in need of assistance, adopted by IMO Resolution A949(23) and the IMO Guidelines on the control of ships in an emergency (adopted as IMO Circular MSC.1/Circ.1251),

MINDFUL OF THE NEED for an Instrument which seeks to establish a framework of legal obligations concerning the granting or refusing of access to a place of refuge to a ship in need of assistance,

INTENDING that this Instrument shall govern the actions of States, competent authorities, shipowners, salvors and others involved, where a ship seeks assistance; encourage adherence to international Conventions relating to the preservation of human life, property and the environment, and balance those interests in a fair and reasonable way; and shall be construed accordingly,

HAVE AGREED as follows:

#### **1. Definitions**

For the purposes of this Instrument:

- (a) "ship" means a vessel of any type whatsoever and includes hydrofoil boats, air-cushion vehicles, submersibles, floating craft and floating platforms.
- (b) "ship in need of assistance" means a ship in circumstances that could give rise to loss of the ship or its cargo or to an environmental or navigational hazard.

- (c) “place of refuge” means a place where action can be taken in order to stabilise the condition of a ship in need of assistance, to minimize the hazards to navigation, or to protect human life, ships, cargoes or the environment.
- (d) “competent authority” means a State and any organisations or persons which have the power to permit or refuse entry of a ship in need of assistance to a place of refuge.
- (e) “assessment” means an objective analysis in relation to a ship in need of assistance requiring a place of refuge carried out in accordance with any applicable IMO guidelines or any other applicable regional agreements or standards.
- (f) “ship owner” includes the registered owner or any other organization or person such as the manager or the bareboat charterer who has assumed the responsibility for operation of the ship from the owner of the ship and who, on assuming such responsibility, has agreed to take over all duties and responsibilities established under the International Safety Management Code, as amended.
- (g) "registered owner" means the person or persons registered as the owner of the ship or, in the absence of registration, the person or persons owning the ship; however, in the case of a ship owned by a State and operated by a company, which in that State is registered as the operator of the ship, “registered owner” shall mean such company.

## 2. Object and purpose

The object and purpose of this Instrument is to establish:

- (a) a legal framework for the efficient management of situations involving ships in need of assistance requiring a place of refuge and
- (b) the responsibilities and obligations concerning the granting or refusing of access to a place of refuge.

3. Legal obligation to grant access to a place of refuge

- (a) Except as provided in Article 3 (b) any competent authority shall permit access to a place of refuge by a ship in need of assistance when requested.

**OPTION 1**

- [(b) The competent authority may deny access to a place of refuge by a ship in need of assistance when requested, following an assessment which on reasonable grounds establishes that the condition of the ship is such that it and/or its cargo is likely to pose a greater risk if permission to enter a place of refuge is granted than if such a request is refused.
- (c) The competent authority shall not deny access to a place of refuge by a ship in need of assistance when requested on the grounds that the shipowner fails to provide an insurance certificate, letter of guarantee or other financial security.]

**OPTION 2**

- [(b) Notwithstanding Article 3 (a) a competent authority may, on reasonable grounds, deny access to a place of refuge by a ship in need of assistance when requested, following an assessment and having regard to the following factors:
- (i) the issue of whether the condition of the ship is such that it and/or its cargo is likely to pose a greater risk if permission to enter a place of refuge is granted than if such a request is refused, and
- (ii) the existence or availability of an insurance certificate, letter of guarantee or other financial security but the absence of an insurance certificate, letter of guarantee or other financial security, as referred to in Article 7, shall not relieve the competent authority from the obligation to carry out the assessment, and is not itself sufficient reason for a competent authority to refuse to grant access to a place of refuge by a ship in distress, and the requesting of such certificate, or letter of guarantee or other financial security shall not lead to a delay in accommodating a ship in need of assistance.]

**OPTION 3**

- [(b) Notwithstanding Article 3 (a) the competent authority may deny access to a place of refuge by a ship in need of assistance when requested :

(i) following an assessment which on reasonable grounds establishes that the condition of the ship is such that it and/or its cargo is likely to pose a greater risk if permission to enter a place of refuge is granted than if such a request is refused or

(ii) on the grounds that the shipowner fails to provide an insurance certificate, or a letter of guarantee or other financial security in respect of such reasonably anticipated liabilities that it has identified in its assessment, but limited in accordance with Article 7.]

(d) If access is denied the competent authority shall use its best endeavours to identify a practical or lower risk alternative to granting access.

(e) The obligations imposed by this Article shall not prevent the competent authority from making any claim for salvage to which it may be entitled.

4. Immunity from liability where access is granted reasonably

Subject to the terms of this Instrument, if a competent authority reasonably grants access to a place of refuge to a ship in need of assistance and loss or damage is caused to the ship, its cargo or other third parties or their property, the competent authority shall have no liability arising from its decision to grant access.

5. Liability to another State, a third party, the ship owner or salvor where refusal of access is unreasonable

If a competent authority refuses to grant access to a place of refuge to a ship in need of assistance and another State, the ship owner, the salvor, the cargo owner or any other party prove that it or they suffered loss or damage (including, in so far as the salvor is concerned, but not limited to, the salvors inability to complete the salvage operations) by reason of such refusal such competent authority shall be liable to compensate the other State, ship owner, salvor, cargo owner, or any other party, for the loss or damage occasioned to it or them, unless such competent authority is able to establish that it acted reasonably in refusing access pursuant to Article 3(b).

6. Reasonable conduct

For the purposes of ascertaining under Articles 3, 4 and 5 of this Instrument whether a State or competent authority has acted reasonably courts shall take into account all the circumstances which were known (or ought to have been known) to the competent authority at the relevant time, having regard, inter alia, to the assessment by the competent authority.

## 7. Guarantees

### OPTION 1

[(a) When agreeing to grant access to a place of refuge to a ship in need of assistance, the competent authority may request the ship owner to provide evidence of an insurance certificate, or a letter of guarantee by a member of the International Group of P&I Clubs, or other financial security from a recognised insurer, bank or financial institution in a reasonable amount in respect of such reasonably anticipated liabilities that it has identified from its assessment. Subject to the following paragraph of this Article, such letter of guarantee or other financial security shall not be required to exceed an amount calculated in accordance with the most recent version of Article 6(1)(b) of the Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims, 1976 or the corresponding provision on limitation for claims other than passenger, loss of life or personal injury claims of any other international convention replacing the previously mentioned convention, in force on the date when the insurance certificate, or letter of guarantee or other financial security is first requested, whether or not the State in question is a party to that convention.

(b) Nothing in this Article shall prevent a competent authority from requiring the shipowner to provide a certificate or letter of guarantee under any other applicable International Convention other than this Instrument.]

### OPTION 2

[(a) When agreeing to grant access to a place of refuge to a ship in need of assistance, the competent authority may request the ship owner to provide evidence of an insurance certificate, or a letter of guarantee by a member of the International Group of P&I Clubs, or other financial security from a recognised insurer, bank or financial institution in a reasonable amount in respect of such reasonably anticipated liabilities that it has identified from its assessment. Subject to paragraph (c) of this Article, such letter of guarantee or other financial security shall not be required to exceed an amount calculated in accordance with the most recent version of Article 6(1)(b) of the Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims, 1976 or the corresponding provision on limitation for claims other than passenger, loss of life or personal injury claims of any other international convention replacing the previously mentioned convention, in force on the date when the insurance certificate, or letter of guarantee or other financial security is first requested, whether or not the State in question is a party to that convention.

(b) In cases where claims described in Article 2 paragraphs 1 (d) or (e) of the Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims are not subject to limitation the reasonable amount shall be calculated in accordance with Article 7 (a), with the addition of such amount as is likely in total to compensate the competent authority in respect of such liabilities.

(c) Nothing in this Article shall prevent a competent authority from requiring the shipowner to provide a certificate or letter of guarantee under any other applicable International Convention other than this Instrument.]

### **OPTION 3**

[(a) When agreeing to grant access to a place of refuge to a ship in need of assistance, the competent authority may request the ship owner to provide evidence of an insurance certificate, or a letter of guarantee by a member of the International Group of P&I Clubs, or other financial security from a recognised insurer, bank or financial institution in a reasonable amount in respect of such reasonably anticipated liabilities that it has identified from its assessment.

(b) Nothing in this Article shall prevent a competent authority from requiring the shipowner to provide a certificate or letter of guarantee under any applicable International Convention other than this Instrument.]

#### **8. Plans to accommodate ships in need of assistance**

States shall draw up plans to accommodate ships in need of assistance in appropriate places under their jurisdiction around their coasts and such plans shall contain the necessary arrangements and procedures to take into account operational and environmental constraints to ensure that ships in need of assistance may immediately go to a place of refuge, subject to authorisation by the competent authority, granted in accordance with Article 3. Such plans shall also contain arrangements for the provision of adequate means and facilities for assistance, salvage and pollution response.

#### **9. Identification of competent authority**

States shall designate the competent authority to whom a request from a ship in need of assistance for admission to a place of refuge appropriate to the size and condition of the ship in question should be made, and use all practicable means, including the good offices of States and organisations, to inform mariners of the identity and contact details of such competent authority.

RETTSBOK  
FOR  
VESTERÅLEN HERREDSRETT

År 1993 den 21. januar ble rett holdt på sorenskriverkontoret, Sortland.

Rettens formann : Dfm. Harald Fosse med alm. fullmakt.  
Meddommere : Torbjørn Evensen, 8432 Alsvåg.  
Annbjørg Olsen, 8400 Sortland  
som begge har gitt forsikring før.  
Protokollfører : Rettens formann.  
Sak nr. : 93-00016 M

DEN OFFENTLIGE PÅTALEMYNDIGHET

MOT

PETR BLAZHENSKIY, F. 12.07.40

MURMANSK, SOVJET

tiltalt for : overtredelse av  
strl. § 418, 2. ledd, jfr. forskrifter av  
09.02.68 nr. 3 § 20, jfr. strl. § 418, 2.  
ledd, jfr. forskriftenes § 12.  
Til stede : Kun dommerne.

-----  
Etter rådslagning og stemmegivning for lukkede dører ble det for åpne dører avsagt slik

D O M :

Ved forelegg som i medhold av strpl. § 268 trer i stedet for tiltalebeslutning utferdiget av politimesteren i Lofoten og Vesterålen v/pfm. Olav Farstad datert 5. januar 1993 ble

Petr Blazhenskiy, f. 12.07.40

satt under tiltale ved Vesterålen herredsrett til fellelse etter

Forskrift for fremmed ikke-militære fartøyers adgang til norsk terretorium under fredsforhold av 9. februar 1968 nr. 3 § 20, jfr. strl. § 418, 2. ledd, jfr. forskriftenes § 12,



bestemmelsen om at fremmed ikke-militære fartøyer som er i åpenbar havsnød skal så snart som mulig og hurtigste måte melde sin ankomst til norsk terretorium til norsk havne- eller politimyndigheter.

**Grunnlaget for forelegget er følgende handling:**

Som skipsfører på stykkgodsbåten (general-cargo) "Tuloma" med kallesignal UOIH på 1248 registertonn utenfor Lofoten om kvelden den 2. januar og natt til 3. januar 1993 og senere, unnlot han så snart som mulig å melde ankomst til norske havne- eller politimyndigheter etter at han på grunn av storm besluttet å søke nødhavn og førte fartøyet inn i Hadsselfjorden og inn i norsk indre farvann hvoretter han ankret opp i posisjon 68 grader 31 minutter nordlig bredde og 15 grader og 1 minutt østlig lengde, som på sjøkartet er angitt forbudt sjøområde (restricted area). Etter at fartøyet hadde ankret opp meldte han heller ikke fra til norske havne- eller politimyndigheter.

Hovedforhandling ble avholdt i dag i rettssal 1, sorenskriverkontoret, Sortland. Som aktor møtte pfm. Olav Farstad. Tiltalte uteble og saken ble besluttet fremmet i hans fravær, jfr. strprl. § 281, 1. ledd nr. 2. Det ble avhørt 2 vitner og tiltaltes politiforklaring ble dokumentert. Ellers ble det foretatt slik dokumentasjon som rettsboken viser.

**RETTENS MERKNADER:**

Retten legger til grunn at lastefartøyet "Tuloma" med kjenningsignal UOIH forlot Rotterdam 29. desember 1992 for tur til Murmansk i ballast. Tiltalte var skipets kaptein.

Langs norskekysten fikk de dårlig vær og vind økende til storm fra sydvest. I og med at båten gikk i ballast fløt den høyt i sjøen og ga begrensede muligheter til kursendringer. Tiltalte mente værforholdene representerte en fare for skip og mannskap og besluttet å søke nødhavn. Om kvelden 2. januar 1993 ca. kl. 23.00 begynte han å kalle opp norske kystradiostasjoner. Dette bekreftes av utskrift fra televerket datert 12. januar 1993. Utenfor Lofoten

besluttet han å gå inn Hadsselfjorden, og skipet passerte Melbu den 3. januar 1993 ca. kl. 02.30. Ifølge skipets log ble ankeret droppet 03.50 i posisjon 68 grader 31 minutter nordlig bredde og 15 grader og 1 minutt østlig lengde på innsiden av Hadseløya. Posisjonen er fastslått ved GPS. Kl. 03.36 registrerte Bodø radio følgende melding fra fartøyet: "Melbu port control, Melbu port control Tuloma". Ifølge tiltaltes politiforklaring gjorde han ikke etter dette flere forsøk på kontakt med norske myndigheter før han selv ble kontaktet på formiddagen fra Bodø radio.

De objektive vilkår for fellelse i samsvar med tiltalen er således til stede.

Det neste spørsmål er om de subjektive vilkår er oppfylt. Etter strl. § 418, 2. ledd kreves forsett eller uaktsomhet. Tiltalte erkjenner, ifølge sin politiforklaring, ikke skyld fordi han gjorde gjentatte forsøk på oppkall av norske myndigheter over maritim VHF-kanal 16 uten å få svar. Retten skal til dette bemerke at han ved de forskjellige oppkall ikke oppga skipets kjenningsignal eller posisjon. Hitsettes televerkets utskrift av 3. januar 1993:

"03.01. 00:49:36 Melbu port control, Melbu port control Tuloma  
 00:49:50 Melbu radio, Melbu Radio Tuloma  
 00:50:30 Hadseløy signalstation Hadseløy signalstation  
 Tuloma  
 00:50:40 Hadseløy signalstation Tuloma  
 00:50:50 Melbu radio Tuloma  
 00:59:33 Melbu radio Tuloma  
 00:59:40 Kort russisk tale  
 01:22:37 Melbu port control, Melbu port control Tuloma  
 03:53:36 Melbu port control, Melbu port control Tuloma

Vi kjenner ikke til at det eksisterer noe som heter Hadseløy signalstasjon, Melbu radio eller Melbu port control."

Retten skal her bemerke at tiltalte ikke fulgte lovlig prosedyre for bruk av radiosambandsutstyr i det såvel kallesignal og posisjon skal oppgis for identifikasjon. Det er ikke opplyst om tiltalte har radiosertifikater. Imidlertid hadde han ombord en radiooperatør, i følge mannskapslisten Zarubitskiy Anatolij. Til

førstelensmannsbetjent Kolstad opplyste kapteinen at han ikke ble benyttet i forbindelse med forsøkene på å komme i kontakt med norske myndigheter.

Tiltalte hevder videre at båten VHF-antenne kan ha sviktet under stormen slik at mulighetene for kontakt med omverdenen var avskåret. Såvel lensmannsførstebetjent Kolstad som sambandsleder KV Nord, Ernst Magnor Jensen, anser imidlertid dette som usannsynlig. Retten finner også dette helt usannsynlig all den tid det er registrert utgående meldinger fra båten og at båten i det aktuelle tidsrom også mottok meldinger. Under politiets bording av båten ble VHF-utstyret prøvet og dette virket utmerket. Forøvrig har tiltalte forklart til politiet at de i det nevnte tidsrom ble kalt opp et par ganger fra Bodø radio. Under enhver omstendighet ble det påvist at det var alternativt sambandsutstyr ombord i form av en kortbølgesender. Ifølge lensmannsførstebetjent Kolstad, som kom ombord i båten på formiddagen 3. januar, opplyste kapteinen at det ikke ble forsøkt oppkalling med denne.

Etter bevisføringen legger også retten til grunn at tiltalte er kjent med de regler som gjelder om forbudte sjøområder (forskrift av 09.02.68 nr. 2) og at det området han søkte nødhavn i var et slikt forbudt område. Det skal her vises til at området i skipets kart var avmerket med "restricted area". Tiltalte ga også uttrykk for overfor politiet at han er kjent med forskrift av 09.02.68 nr. 3 om adgang til norsk terretorium. Tiltalte hadde i båten en russisk oversettelse av "Norske Los".

Retten finner etter dette at tiltalte kan klandres for ikke å ha benyttet riktig fremgangsmåte i sitt forsøk på å komme i kontakt med norske myndigheter. Videre finner retten at han kan bebreides at han ikke forsøkte å benytte skipets kortbølgesender da han fikk mistanke om at VHF-radioen ikke fungerte. Tiltalte hadde god tid på seg til å få gitt de nødvendige meldinger. Værforholdene kan ha virket forstyrrende inn på hans kontaktforsøk all den tid han også var ansvarlig på bro. Uansett hadde han mulighet til å sette skipets radiooperatør på jobben. Disse forhold har klar årsakssammenheng med at han ikke fikk gitt melding til norske myndigheter om sin ankomst til norsk forbudt sjøområde. Tiltalte befant seg ikke i

rettsvillfarelse med hensyn til meldeplikten. Retten finner etter dette at de subjektive vilkår for fellelse iht tiltalten er oppfylt.

Tiltalte blir etter dette å dømme i samsvar med tiltalen.

Til straffeutmålingen:

Tiltalte er russisk statsborger født 12.07.40. Hans bopæl, sivile status, forsørgelsesbyrde og inntekts- og formuesforhold er ikke opplyst. Han er kaptein på Tuloma UOIH, en stykkgodsbåt på 1248 registertonn.

For overtredelser av strl. § 418 2. ledd er straffen bøter eller fengsel inntil tre måneder.

Almenpreventive hensyn tilsier en streng reaksjon i tilfeller som dette. Formålet med bestemmelsene er å sikre at norske myndigheter til enhver tid er kjent med hvilke fartøyer som befinner seg innenfor norske terretorialfarvann. Dette gjelder særlig innenfor forbudte sjøområder som i dette tilfelle. Sterke sikkerhetspolitiske hensyn ligger bak bestemmelsene.

Retten legger i skjerpene retning vekt på at tiltalte hadde svært gode muligheter for å oppfylle meldeplikten. Til tross for dette unlot han å gi seg til kjenne før han ble kalt opp av Bodø radio på formiddagen 3. januar.

Retten kan ikke se at det foreligger særlig formildende omstendigheter.

Retten finner etter dette at tiltalte, i samsvar med påtalemyndighetens forslag, dømmes til å betale en bot til statskassen stor kr 15 000,-, subsidiært 10 dagers fengsel.

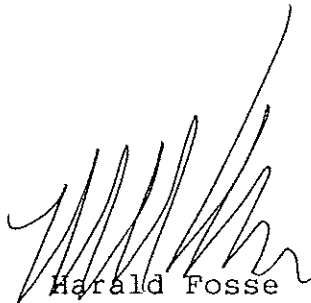
I tillegg bør tiltalte betale sakens omkostninger, jfr. strprl. § 436, 1. ledd, jfr. § 437. Saksomkostningene settes passende til kr 2 000,-.

Dommen er enstemmig.

DOMSSLUTNING :

1. Petr Blazhenskiy, født 12.07.40, dømmes for overtredelse av strl. § 418, 2. ledd, jfr. forskrift av 09.02.1968 nr. 3 § 20 jfr. § 12, til å betale en bot til statskassen stor kr 15 000,- - kronerfemtentusen - subsidiært 10 - ti - dagers fengsel.
2. Han dømmes videre til å betale saksomkostninger til det offentlige med kr 2 000,- kronertotusen - .  
Oppfyllelsesfristen er 14 - fjorten - dager fra forkynnelsen av dommen.

Retten hevet.



Harald Fosse

dfm

Torbjørn Evensen

Torbjørn Evensen



Annbjørn Olsen

Annbjørn Olsen

# Foreslåtte lokaliteter for nødhavner i Finnmark

© Kystverket/Norge Digitalt

## Vedlegg 5



### Tegnforklaring:

▲ Nødhavner



**KYSTVERKET**

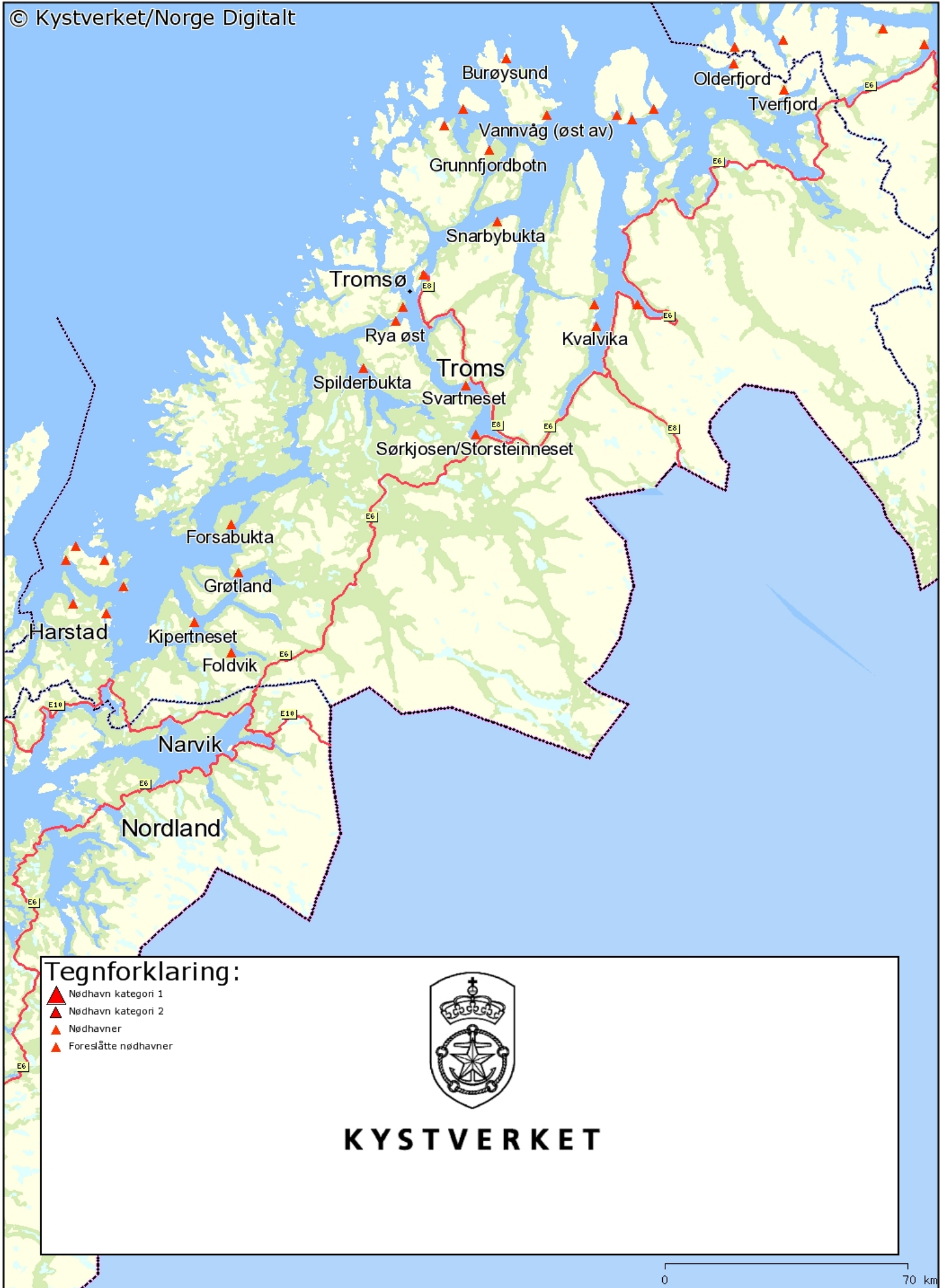
Legg merke til at noen av angivelsene åpenbart er feilplassert. Dette skyldes en feil i kystverkets kartprogram.

0 92 km

**Målestokk: 1:2 046 387**

# Foreslåtte lokaliteter for nødhavner i Troms

© Kystverket/Norge Digitalt



Målestokk: 1:1 532 870

# Foreslåtte lokaliteter for nødhavner i region midt-norge

© Kystverket/Norge Digitalt

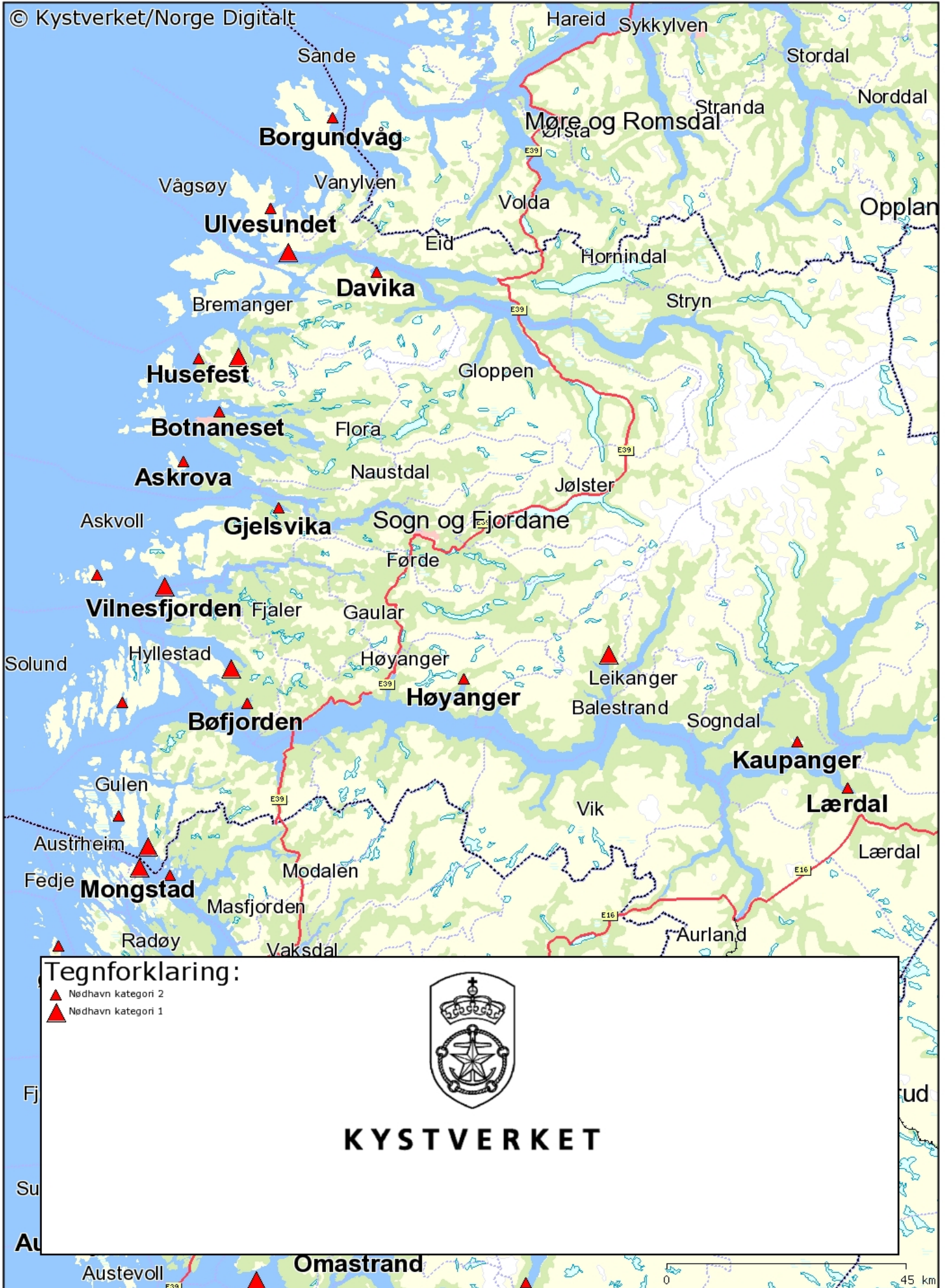


Målestokk: 1:1 596 519



# Godkjente nødhavner i Sogn og Fjordane

© Kystverket/Norge Digitalt





# Godkjente nødhavner i Hordaland



# Godkjente nødhavner i Rogaland



## Tegnforklaring:

-  Nødhavn kategori 2
-  Nødhavn kategori 1



**KYSTVERKET**

0 45 km

**Målestokk: 1:1 000 456**

# Foreslåtte lokaliteter for nødhavner i region

sørøst

© Kystverket/Norge Digitalt



## Tegnforklaring:

- ▲ Foreslåtte nødhavner
- ▲ Nødhavn kategori 1
- ▲ Nødhavn kategori 2
- ▲ Nødhavner



KYSTVERKET

0 23 km

Målestokk: 1:502 534

# Foreslåtte lokaliteter for nødhavner i region sørøst



## Tegnforklaring:

- ▲ Foreslåtte nødhavner
- ▲ Nødhavn kategori 1
- ▲ Nødhavn kategori 2
- ▲ Nødhavner



**KYSTVERKET**

0 23 km

**Målestokk: 1:502 199**

# Foreslåtte lokaliteter for nødhavner i region

## sørøst

© Kystverket/Norge Digitalt



### Tegnforklaring:

- ▲ Foreslåtte nødhavner
- ▲ Nødhavn kategori 1
- ▲ Nødhavn kategori 2
- ▲ Nødhavner



KYSTVERKET

0 39 km

Målestokk: 1:869 317