

KYSTSTATENS JURISDIKSJON OVER VRAK I ØKONOMISK SONE

**Med hovedfokus på hvilke endringer reglene i utkast til
vrakfjerningskonvensjon medfører for
kyststatskompetansen**

Kandidatnummer: 336
Veileder: Mikaela Björkholm
Leveringsfrist: 25. november

Til sammen 17875 ord
07.06.2007

Innholdsfortegnelse

<u>1</u>	<u>INNLEDNING</u>	<u>1</u>
1.1	Avhandlingens emne	1
1.2	Begrepsavklaringer og avgrensninger	5
1.3	Den videre fremstilling	8
1.4	Rettskildematerialet	8
1.4.1	Traktater	9
1.4.2	Forarbeider	11
1.4.3	Juridisk teori	12
1.4.4	Om mangelen på rettspraksis	12
<u>2</u>	<u>KYSTSTATENS JURISDIKSJON OVER VRAK I EEZ ETTER GJELDENDE FOLKERETT</u>	<u>14</u>
2.1	Bakgrunn	14
2.2	Områdets avgrensning	15
2.3	Grunnleggende jurisdiksjon	17
2.4	Inngrepskonvensjonen	19
2.4.1	Bakgrunn	19
2.4.2	Anvendelsesområde	20
2.4.3	Tvangsmidler	24
2.4.4	Rederens refusjonsansvar	26
2.5	Havrettskonvensjon art. 221	28
2.5.1	Generelt om bestemmelsen	28
2.5.2	Betingelser for tvangsmiddelbruk	30
2.6	Oppsummering	31

<u>3</u>	<u>VRAKFJERNINGSKONVENSJONEN</u>	<u>33</u>
3.1	Generelt om konvensjonen	33
3.1.1	Bakgrunn	33
3.1.2	Forholdet mellom Vrakfjerningskonvensjonen og gjeldende folkerett	34
3.1.3	Forholdet til ikke-konvensjonsparter	39
3.1.4	Aktørene	43
3.2	Anvendelsesområde	45
3.2.1	Det geografiske vilkår	45
3.2.2	Det materielle vilkår	45
3.3	Kyststatens jurisdiksjon over vrak etter Vrakfjerningskonvensjonen	47
3.3.1	Rapporteringsplikt	47
3.3.2	Vrakfjerningsplikt	49
3.4	Rederens refusjonsansvar	54
3.4.1	Innledning	54
3.4.2	Gjenstand for refusjon	55
3.4.3	Ansvarsbegrensning gjennom internasjonale ansvars- og erstatningskonvensjoner	57
<u>4</u>	<u>AVSLUTNING OG VURDERING</u>	<u>67</u>
<u>5</u>	<u>LITTERATURLISTE</u>	<u>69</u>
5.1	Bøker, tidsskrifter, etc.	69
5.2	Konvensjoner, traktater, etc.	70
5.3	IMO forarbeider	71
5.4	Norske lover	71
5.5	Norske forarbeider	71

1 Innledning

1.1 Avhandlingens emne

Avhandlingen tar for seg den folkerettslige regulering knyttet til vrak i økonomisk sone. Det foretas en gjennomgang av gjeldende folkerett, og av de sentrale reglene som foreligger i utkast til Vrakfjerningskonvensjon.¹ Hovedformålet med oppgaven er å klarlegge hvilke folkerettslige endringer Vrakfjerningskonvensjonen medfører for kyststatens jurisdiksjon over vrak i økonomisk sone. Heretter vil betegnelsene utkastet eller DWRC også bli benyttet ved henvisning til Vrakfjerningskonvensjonen. Økonomisk sone omtales også med den engelske forkortelsen EEZ.

Vrak kan volde problemer for omgivelsene. Et sunket eller strandet skip kan hindre ferdsele til sjøs og utgjøre en fare for andre skip (navigasjonsrisiko). Vrak kan også representere en miljørisiko. Ofte er det da ikke selve vraket, men den potensielle forurensning fra last og bunkersbeholdning, både på kort og lang sikt, som kan skade miljøet. Eksempel på slike miljøskader er forurensning av kysten og av det marine miljø som økosystem og produksjonsområde for matvarer.

Både kyststaten, flaggstaten og skipets reder vil kunne ha interesse i at vrak som utgjør en navigasjonsfare og/eller miljørisiko blir fjernet. Men partenes interesser er ikke alltid sammenfallende. Mens kyststaten vil ha vraket fjernet fordi det er en fare for navigasjonen eller miljøet, kan høye fjerningskostnader gjøre at skipets reder savner motivasjon og vilje til å fjerne vraket, spesielt om han ikke kan kanalisere kostnadene til en forsikring.² Også

¹ IMO LEGAL COMMITTEE 92 session, Agenda item 4

² Wetterstein, 2004, s.323

flaggstaten kan pga. kostnader og ulemper ved fjerningsoperasjoner uttrykke motvilje mot kyststatens ønske om vrakfjerning. Flaggstaten kan også anføre at kyststatens intervensjon er et uforholdsmessig inngrep og en unødig innblanding i andre staters anliggende. I disse situasjoner er det for myndighetene viktig at det finnes hjemmel for å kunne pålegge rederen en vrakfjerningsplikt. Med vrakfjerningsplikt forstås her en plikt til å iverksette de endelige tiltak overfor et vrak etter et havari.³

En illustrasjon på at kostnadene ved fjerning av skipsvrak kan bli høye gis i St. meld. nr. 14 (2004-2005). I Norge anses utslipp av oljeprodukter fra skipsvrak som den største miljørisiko. Tilgjengelig og utprøvd teknologi gjør det mulig å tømme disse havaristene for oljeprodukter selv på store havdyp. Slike operasjoner vil være meget kostbare. I følge meldingen tilsier erfaringstall at tømning av et tankfartøy på 100 000 tonn på 200-300 meters dyp vil koste i størrelsesorden 200-300 mill. NOK. Et estimat for kostnadene ved å tømme "Prestige" lyder på omkring 700 mill. NOK (Estimat utarbeidet av Framo og Smit).⁴

Har staten fjernet vraket, enten fordi risikoen tilsier umiddelbar fjerning eller fordi vrakfjerningsplikten ikke blir etterlevd, vil det være i myndighetenes interesse å få refundert sine gjennomføringsutgifter av skipets eier. Refusjonsansvar forstås som et rent økonomisk ansvar, og som et ansvar som er subsidiært i forhold til vrakfjerningsplikten. At ansvaret er subsidiært skyldes at refusjonsreglene ikke kommer til anvendelse før myndighetene fjerner vraket etter lovens regler om gjennomføring, og dette forutsetter normalt at vrakfjerningsplikten ikke blir etterlevd. Refusjonsansvaret vil i det følgende derfor bli brukt som betegnelse på ansvaret for myndighetenes gjennomføringsutgifter.⁵

³ Runde, 1995, s. 5

⁴ St.meld. Nr. 14 (2004-2005), s.31

⁵ Runde, 1995, s. 5

De betydelige utgifter som kan påløpe i forbindelse med vrakfjerning gjør at skipets eier vil søke å begrense sitt ansvar. Refusjonsansvaret er begrenset ved at kostnader som overstiger rederiets ansvar vanligvis vil måtte dekkes av det offentlige når tiltak for å fjerne og uskadeliggjøre skip og last, eller andre skadeforebyggende tiltak, settes i verk.⁶

Kyststaten har ikke suverenitet i den økonomiske sone, og kyststatstiltak overfor fremmede fartøy kan derfor ikke foretas uten hjemmel i folkeretten. Problemstillingene knyttet til vrak og sjøfartens globale karakter⁷ gjør at det for kyststaten og de øvrige partene er viktig med internasjonale regler som angir når vrak i EEZ kan fjernes, og ansvaret for kostnadene knyttet til dette. Opp gjennom årene har det vært nedlagt et stort arbeid i å forbedre, og ikke minst, harmonisere regelverket når det gjelder vrak. Som fremstillingen vil vise, er ensartethet over landegrensene fremfor alt forsøkt oppnådd gjennom internasjonale konvensjoner. FNs sjøfartsorganisasjon, IMO (international maritime organization), har vært en sentral aktør i dette konvensjonsarbeidet.

IMO har som formål å bedre sjøsikkerheten og å hindre forurensning til sjøs, og organisasjonen er den viktigste internasjonale samarbeidsarenaen innen dette området. Både som skipsfartsnasjon (flaggstatt) og som kyststat er det i Norges interesse å arbeide for høy sikkerhet og globale løsninger, og Norge deltar derfor aktivt i IMO arbeidet. For å nå sitt formål utarbeider IMO internasjonale konvensjoner, IMO koder, retningslinjer, rekommandasjoner og resolusjoner. Bindende regelverk utviklet av IMO er normalt fastsatt i konvensjonene. Konvensjonene er bare bindende for de stater som har ratifisert dem.

⁶ NOU 2002:15, s. 7

⁷ Dvs. omstendighetene ved at skip foretar gjennomfart i mange forskjellige lands sjøsoner, ofte under kontrakter som kan ha tilknytning til atter andre land. Falkanger/Bull, 2004, s. 1 flg.

Det forberedende arbeidet med Vrakfjerningskonvensjonen er foretatt av IMOs juridiske komité. Komiteen arbeider per november 2006 med å få til et endelig utkast (draft instrument) som forventes forelagt en diplomatkonferanse våren 2007 i Nairobi (Kenya), hvor delegater fra alle FNs medlemsstater, også de som ikke er medlem av IMO, blir invitert. Konferansen skal godkjenne en sluttekst, som blir oversendt de enkelte lands myndigheter for ratifisering. Vrakfjerningskonvensjonen angir selv betingelsene for ikrafttredelse i DWRC art. 19. Detaljene i bestemmelsen er ikke endelig utformet, men det vanlige kravet om at et visst antall stater og /eller stater med en viss prosent av verdens bruttotonnasje må ha ratifisert konvensjonen, vil etter den foreløpige ordlyden gjelde også her.

Det er i dag bred enighet om at internasjonale regler (uniforme regler/rechtsenhet) bidrar til å sikre best mulige regler på globalt nivå i forhold til kvalitet, sikkerhet og erstatningsregler. Internasjonale regler vil også lette regelverksutformingen på nasjonalt nivå, ved at internasjonale regler inkorporeres i/transformeres til nasjonal lovgivning. Det kan også anføres at skipsfart som en internasjonal virksomhet trenger internasjonale regler, og at det er en fordel for alle parter (rederier, myndigheter, skadelidte etc.) at regelverksutformingen skjer etter en møysommelig konvensjonsprosess, der partenes ulike interesser søkes balansert. Klare internasjonale regler er også viktig for å redusere tvister knyttet til jurisdiksjon.⁸

Kostnader og ulemper forbundet med fjerningsoperasjoner gjør at det for flaggstaten er viktig at reglene ikke blir urimelig strenge, og at de kun gir hjemmel for inngrep når vraket utgjør en fare. At ulike regioner, land og parter på denne måten har ulike behov (kyststat vs. flaggstat, kyststat vs. rederen), skaper utfordringer i forhold til internasjonal regelverksutvikling som i mange tilfeller må forsøke å balansere partenes interesser.⁹

⁸ Bondi, 2006, s.2

⁹ Bondi, 2006, s.3

1.2 Begrepsavklaringer og avgrensninger

I det følgende foretas noen presiseringer og avgrensninger for å avklare hva som i oppgaven menes med begrepene jurisdiksjon, økonomisk sone og vrak.

Jurisdiksjon er et mangetydig begrep. Både lovgivningsmakt, domsmakt og tvangsmakt (fellesbetegnelsen materiell jurisdiksjon) omfattes, og det er tale om både geografiske og saklige grenser for statens myndighet (stedlig jurisdiksjon).¹⁰

Oppgaven avgrenses mot lovgivningsmakt og domsmakt. Det er således kun spørsmålet om hvilke endringer Vrakfjerningskonvensjonen medfører for statens tvangsmyndighet over vrak som er gjenstand for drøftelse. Offentligrettslig tvangsmyndighet eller tvangsjurisdiksjon betraktes gjerne som et utslag av statens ”høyhetsrett”, dvs. dens rett til å gripe inn overfor og å bestemme over sine undersåtter. Dette er bestemmelsesrett som ikke er betinget av at noen lar seg binde (for eksempel til å fjerne vrak eller å refundere utgifter som følge av vrakfjerning).¹¹

Havretten opererer med tre typer jurisdiksjon i tilknytning til angivelsen av den geografiske og saklige grensen for statens myndighet. Disse tre stedlige jurisdiksjonskompetansene er kyststats-, flaggstats-, og havnestatsjurisdiksjon. Inndelingen viser kun statens aktuelle relasjon til det enkelte skip i en viss situasjon. Den enkelte stat kan, og vil i mange tilfeller, inneha alle tre roller samtidig.¹² Kyststatsjurisdiksjon forstås

¹⁰ Aall, 1998, s.845

¹¹ Eckhoff/Smith, 1996, s.48

¹² Norge er eksempelvis en betydelig *kyststat*, ved at vi har en lang kystlinje, rike fiskeforekomster og lang erfaring fra oljeutvinning. Betegnelsen *havnestatsjurisdiksjon* benyttes hvor det for eksempel er spørsmål om å kontrollere utenlandske skip som ligger i norsk havn, eller om å gi vår lovgivning ekstraterritoriell virkning

som jurisdiksjon over skip og andre innretninger basert på territoriell tilknytning, mens jurisdiksjon på grunnlag av personell tilknytning betegnes som flaggstatsjurisdiksjon.¹³ Havnestatens jurisdiksjon sikter til kyststatens jurisdiksjon over skip som kommer til havn i vedkommende stat. Oppgaven avgrenses til å i hovedsak behandle kyststatens jurisdiksjon, det vil si statens jurisdiksjonskompetanse i havområdene utenfor landterritoriet.

Havområdene utenfor landterritoriet inndeles i ulike sjøsoner. Konvensjonsutkastet gjelder kun i en av disse sonene, jfr. utkastets art. 1 (1) som definerer konvensjonsområdet til å være ”*the exclusive economic zone*” (*EEZ*), dvs. den økonomiske sone til en konvensjonspart. Utkastet gjelder ikke i indre farvann, territorialfarvannet eller på åpent hav, og spørsmålet om kyststatens jurisdiksjon over vrak i disse sjøsoner faller dermed utenfor avhandlingens problemstilling.

Avhandlingen tar for seg kyststatens jurisdiksjon over skip som kan betegnes som *vrak*. Tilfeller hvor skipet eksempelvis kan berges faller utenfor problemstillingen, og en avklaring av vrakbegrepet blir av denne grunn viktig.

Havrettskonvensjonen og andre eksisterende konvensjoner har ingen nærmere angivelse av når et skip kan betegnes som vrak. Norsk lovverk og norsk juridisk teori inneholder heller ingen nærmere definisjon av vrakbegrepet.¹⁴ Utkastet til vrakfjerningskonvensjon art. 1 (4) inneholder imidlertid en definisjon av konvensjonens vrakbegrep. Defineringen av vrak

på åpent hav ved å håndheve lovgivningen når skipet kommer til norsk havn. Norge har samtidig tradisjonelt vært en skipsfartsnasjon, og prinsippet om *flaggstatsjurisdiksjon* gjelder i situasjoner hvor norskregistrerte fartøy bare er underlagt norske myndigheters jurisdiksjon. Eksempel på flaggstatsjurisdiksjon er forholdene på åpent hav, hvor det generelle utgangspunkt er at flaggstaten utøver eksklusiv jurisdiksjon over sine skip, med mindre noe annet fremgår av Havrettskonvensjonen eller andre konvensjoner, jfr. HRK art. 92 (1).

Ruud/Ulfstein/Fauchald, 1997, s.131

¹³ Ruud/Ulfstein, 1998, s.119

¹⁴ Se Runde, 1995, s. 4

har vært diskutert på flere av møtene i IMOs juridiske komité.¹⁵ Man har lyktes i å komme til enighet om en definisjon som dekker partenes alminnelige oppfatning av hva som bør ligge i begrepet, og på grunn av den brede folkerettslige enighet legges dette vrakbegrepet til grunn for den videre fremstillingen.

Forutsatt en maritim ulykke, skal de tilfeller som er opplistet i DWRC art. 1 (4) litra (a) til (d) anses som vrak. Oppstillingen er uttømmende og dekker sunkne og strandede skip (a), og enhver del som er eller har vært om bord et sunket eller strandet skip (b) og (c).

Vrakdeler eller last som under ulykken er vasket over bord, vil etter dette være omfattet.

For at kyststaten skal kunne håndtere problemet med flytende, drivende holker, dvs. store tunge fartøy som ikke har sunket, er definisjonen av vrak utvidet til også å omfatte skip som fortsatt flyter men som snarlig er forventet å synke eller strande (d). Ordlyden i utkastets litra (d) er ikke helt ferdig utarbeidet, men hovedintensjonen er å gi hjemmel for kyststatens jurisdiksjon over disse drivende holkene. Bestemmelsen er viktig for kyststaten da iverksetting av tiltak på et tidlig tidspunkt, for eksempel ved å tømme en havarist for olje, vil kunne bidra til å redusere miljøødeleggelser. Forutsetningen for at skipet skal betraktes som et vrak i disse tilfellene, er at en handling eller aktivitet for å effektivt assistere skipet eller noen eiendom i fare ikke allerede er underveis. Essensen i dette er at skipet ikke betraktes som vrak dersom effektivt bergningsforsøk er underveis.¹⁶ Oppgaven avgrenses etter dette mot å behandle kyststatens jurisdiksjon i tilknytning til bergingsoperasjoner i EEZ.

¹⁵ Se f.eks. LEG/89/5/3

¹⁶ LEG/89/5/3

1.3 Den videre fremstilling

Med utgangspunkt i hovedproblemstillingen, faller den videre fremstillingen i to deler. I del 2 behandles spørsmålet om kyststatens jurisdiksjon over vrak i EEZ etter gjeldende folkerett. Havretten utbygges gjennom stadig flere konvensjoner, og forholdet mellom de ulike konvensjonene er et stadig viktigere tema. Del 3 drøfter derfor forholdet mellom Vrakfjerningskonvensjonen og de allerede eksisterende folkerettslige konvensjoner knyttet til vrak. I denne del gis det også en redegjørelse for reglene i DWRC, og for hvilke endringer Vrakfjerningskonvensjonen medfører for kyststatens jurisdiksjon over vrak i den økonomisk sone.

1.4 Rettskildematerialet

Statuttene for Den internasjonale domstol (ICJ) art. 38 lister opp de mest sentrale og relevante kilder/rettskildefaktorer i folkeretten.¹⁷ Disse kilder kan inndeles i følgende fem kategorier: Traktater, sedvanerett, alminnelige rettsgrunnsetninger, rettspraksis og internasjonale organers beslutninger. Denne inndelingen er lagt til grunn for fremstillingen i det følgende, dog slik at fremstillingen er begrenset til de rettskilder som er benyttet under arbeidet med avhandlingens problemstillinger, dvs. traktater, forarbeider og juridisk teori. Til slutt sies det litt om mangelen på relevant rettspraksis. Av rettskildefaktorene er det kun traktater og sedvanerett som alene er rettslig bindende for statene.¹⁸

¹⁷ Ruud/Ulfstein/Fauchald, 1997, s.16. Bestemmelsen er ingen autorativ angivelse av de kilder som er relevante i folkeretten, men snarere en retningslinje for ICJ. (I mangel på andre sentrale aktører og retningslinjer for rettskildebruken, er det likevel nærliggende å studere praksis fra ICJ). Rekkefølgen i bestemmelsene er ikke ment å gi noe innbyrdes rangforhold.

¹⁸ For å konstatere eksistensen av en folkerettsregel kreves det tradisjonelt at denne bygger på traktat eller sedvanerett. Dette gjelder også ved løsningen av jurisdiksjonsspørsmål. Bakgrunnen for dette er suverenitetsprinsippet og at det bare er disse to rettsgrunnlagene som er rettslig bindende for statene.

1.4.1 Traktater

Spørsmålet om kyststatens jurisdiksjon over vrak i EEZ er i hovedsak regulert gjennom traktatrett. I den internasjonale havrett har multinasjonale traktater medvirket til å presisere eller videreutvikle folkerettslig sedvanerett.¹⁹ Avhandlingens fremstilling begrenser seg til i hovedsak å behandle traktatene, og berører i liten grad området sedvanerett.

FNs havrettskonvensjon (HRK) av 10. des. 1982 trådte i kraft i 16. november 1994 og hittil har 152 stater sluttet seg til konvensjonen.²⁰ Norge ratifiserte konvensjonen i 1996.²¹ Dette medfører at vi er bundet av konvensjonens regler i forhold til de øvrige traktatparter. Havrettskonvensjonen har i dag en svært sentral posisjon innen havretten²², og dens prinsipper anses i stor grad å gi uttrykk for folkerettslig sedvanerett, slik at flere av bestemmelsene også vil måtte regnes som bindende for de land som ikke har ratifisert konvensjonen.²³ Forholdet mellom konvensjoner er et tema av økende viktighet, og i avhandlingen blir forholdet mellom Havrettskonvensjonen og de øvrige relevante konvensjoner drøftet.

¹⁹ Germer, 2004, s. 13.

²⁰ Antall medlemmer er hentet fra FNs offisielle Web sider per 24. november 2006.

²¹ St.prp. nr 37 (1995-1996) og Innst. S. nr. 227 (1995-1996)

²² Av fortalen fremgår at formålet med konvensjonen blant annet er å opprette en rettsorden for havene, dvs. et globalt rammeverk som vil lette internasjonalt samkvem og fremme en fredelig bruk av havene. Konvensjonen innebærer således en pakkelsøning som regulerer rettsordningen for alle havområder.

²³ Churchill/Lowe, 1999, s. 24

En relevant traktatbestemmelse innebærer ikke at man dermed er kommet frem til den endelige løsning på det rettslige spørsmål. Teksten må tolkes, og i denne sammenheng er det en rekke rettskildefaktorer som kan være relevant.

Ved Wien-konvensjonen fra 1969 om traktatretten (heretter også kalt traktatrettskonvensjonen eller VLT), ble det foretatt en omfattende kodifisering av de folkerettslige regler om traktater, herunder viktige tolkningsprinsipper om rettskildefaktorenes relevans og vekt.²⁴ Det er en utbredt oppfatning at konvensjonens hovedinnhold kan betraktes som universelt gjeldende folkerettslige regler, og dens tolkningsprinsipper er blant de regler som anses som sedvanerett.²⁵ Norge har ikke tiltrådt konvensjonen, men er altså likevel bundet av dens hovedregler.

Det følger av hovedbestemmelsen i VLT art. 31 (1) at det ved objektiv tolkning skal tas utgangspunktet i traktatens ordlyd. Ordlyden vil derfor være det sentrale utgangspunkt ved tolkning av avhandlingens traktater. Videre følger det viktige prinsipp at traktatens bestemmelser må leses i sammenheng ("context") med andre bestemmelser i traktaten. Det fremgår videre av bestemmelsen at ordlyden skal tolkes i lys av traktatens gjenstand og formål, og traktatens preambel vil etter dette ofte trekkes inn. I tillegg fastsetter art. 31 at også etterfølgende avtaler og praksis mellom partene, og andre folkerettslige regler som partene er bundet av, kan få betydning for tolkningen (art. 31 (3)).²⁶

²⁴ Bestemmelsene i VLT er ikke uttømmende, og det finnes aksepterte tolkningsprinsipper som ikke fremgår av VLT. Ruud/Ulfstein, 1998, s. 65

²⁵ Germer, 2003, s. 38

²⁶ Ruud/Ulfstein, 1998, s. 64

1.4.2 Forarbeider

Wien-konvensjonen art. 32 fastsetter at også supplerende tolkningsmomenter, deriblant traktatens forarbeider og forhistorie, kan tas i betraktning dersom tolkningsmomentene i art. 31 ikke fører til en klar løsning, eller dersom løsningen er åpenbart absurd eller urimelig. Det er imidlertid ikke slik at en først gjør seg ferdig med momentene i art. 31, og bare anvender de supplerende momentene i art. 32 i unntakstilfeller. Ved traktattolkning vil en undersøke og vurdere alle relevante momenter, men vekten av momentene i art. 32 vil i prinsippet være mindre.²⁷

IMO-dokumenter viser partenes ulike forslag og sekretariatets innstillinger under arbeidet med Vrakfjerningskonvensjonen. IMOs forarbeider og konvensjonens forhistorie kan gi viktig informasjon om partenes intensjoner. Ordlyden i konvensjonen må likevel ha forrang, da det kan forutsettes at denne gir best uttrykk for partenes endelige enighet. Vrakfjerningskonvensjonen er en multilateral avtale, og ordlyden må gjelde i enda større grad for slike avtaler, da disse er åpne for tilslutning også fra stater som ikke deltok ved konvensjonens utforming.²⁸

Forarbeider til traktater kan være av svært forskjellig karakter. Mange av IMOs dokumenter er utkast fra en eller flere parter som har gått sammen om å presentere et endringsforslag eller uttalelser fra forhandlingene. De ovenfor nevnte hensyn taler for at disse typer forarbeider bør tillegges mindre vekt enn om dokumentene representerte omfattende utredninger med bred tilslutning i folkerettssamfunnet.²⁹

²⁷ Ruud/Ulfstein, 1998, s. 69

²⁸ Ruud/Ulfstein, 1998, s. 69

²⁹ Ruud/Ulfstein, 1998, s. 69

IMOs forarbeider har etter dette mindre vekt enn hva norske forarbeider har ved lovtolkning i norsk rett. IMOs forarbeider vil likevel spille inn som et supplerende tolkningsmoment. Antakelig vil man etter vedtakelsen av Vrakfjerningskonvensjonen kunne finne mer juridisk litteratur om temaet, og kanskje vil man også få relevant rettspraksis på området. En slik utvikling vil gjøre at forarbeidene vil spille en mer sekundær og tilbaketrukket rolle enn hva som er tilfelle med dagens rettskildebilde.

1.4.3 Juridisk teori

ICJ-statuttenes art. 38 (1)(d) angir rettsoppfatninger /teori som en subsidiær rettskilde. At juridisk teori er et sekundært argument oppfattes ikke som førende for folkerettslige rettsanvendere som i stor grad benytter den folkerettslige litteratur ved løsning av rettsspørsmål.³⁰

I avhandlingen benyttes juridisk teori for å klarlegge det nærmere innhold i de gjeldende bestemmelser om kyststatens jurisdiksjon i EEZ. Vrakfjerningskonvensjonens følger for jurisdiksjonsspørsmålet i EEZ er derimot foreløpig lite omtalt i den folkerettslige litteratur, og dagens juridiske teori bidrar i liten grad til å løse dette spørsmål.

1.4.4 Om mangelen på rettspraksis

Den internasjonale havrettsdomstolen (ITLOS) skal tjene som tvisteløsningsorgan for internasjonale havrettskonflikter.³¹ Domstolen ble opprettet i 1996, men har ennå ikke hatt noen saker knyttet til forståelsen av den gjeldende folkerettslige regulering om vrak i økonomisk sone.

³⁰ Ruud/Ulfstein/Fauchald, 1997, s. 33.

³¹ Torgerbråten, MarIus 341, s.12.

Vrakfjerningskonvensjonen forventes først vedtatt i 2007, og det kan etter dette ta år før den trer i kraft. Rettspraksis om konvensjonens bestemmelser foreligger derfor ikke, og rettspraksis utgjør følgelig ikke en del av rettskildematerialet.

2 Kyststatens jurisdiksjon over vrak i EEZ etter gjeldende folkerett

2.1 Bakgrunn

”Eksklusiv økonomiske sone” er et begrep som kom opp i arbeidet forut for og under FNs tredje havrettskonferanse som var i perioden 1973-82. En av hovedgrunnene til konferansen var kyststatenes krav om en ny klassifisering av havområdene, for å utvide gjeldende kyststatsjurisdiksjon. Kravet om etablering av soner utenfor territorialgrensen hvor kyststatens myndighet kunne trekkes for nærmere bestemte formål, herunder den 200 nautiske miles økonomiske sone, kom som en følge av økt oppmerksomhet og bekymring for det marine miljø. Det ble hevdet at man ved en utvidelse av jurisdiksjonskompetansen ville ivareta miljøinteresser på en mer effektiv måte. Den økonomiske betydningen av å ha kontroll over utforskning og utnyttelse av naturressurser i havområdene utenfor kysten, er en annen faktor som forklarer hvorfor kyststatene ønsket hjemmel for å etablere egne økonomiske soner.³²

Oppfatningen på havrettskonferansen gikk klart i retning av at statene må kunne etablere slike soner ut til 200 nautiske mil fra grunnlinjene, selv om det ikke var full enighet om de nærmere vilkår (for eksempel hvilken adgang andre stater skal ha til fiske i sonen). Som følge av det som avtegnet seg som flertallsoppfatningen på konferansen, ble det i årene som fulgte foretatt et betydelig antall utvidelser til 200 nautiske mil. Særlig skjedde denne fremveksten i statspraksis i årene 1975-77 og Norge opprettet sin økonomiske sone med Lov om Norges økonomiske sone av 17. des. 1976 nr.91 (øksonl.). Grenser på 200 nautiske mil gjelder nå i de fleste og viktigste havområdene. Denne statspraksis må anerkjennes som

³² Ringbom, 1996, s.23

sedvanerett.,³³ og retten til å opprette økonomiske soner er senere slått fast i HRK art.55 flg.³⁴

I det følgende gis en fremstilling av hvordan den økonomiske sone avgrenses, og det vil bli gitt en oversikt over grunnleggende jurisdiksjon i sonen. Ved behandlingen av disse to temaene vil det samtidig bli gitt en kort oversikt over de øvrige sjøsoner, dog bare i den grad en slik oversikt er nødvendig for forståelsen av avgrensning og grunnleggende jurisdiksjon i den eksklusive økonomiske sone. Havrettskonvensjonen har hovedregler om fastsettelse av – og om jurisdiksjon i de ulike sjøsonene, og benyttes som rettslig grunnlag for denne forenklete fremstillingen.

2.2 Områdets avgrensning

Den eksklusive økonomiske sones geografiske utstrekning er angitt i HRK art. 55 og 57. Sonen beskrives her som et område som ligger utenfor, og støter opp til, *sjøterritoriet*, art. 55. Området skal ikke strekke seg ut over 200 nautiske mil fra de *grunnlinjer* som sjøterritoriets bredde måles fra, art. 57. Geografiske forhold og kyststaters ulike behov, gjør at sonens utstrekning vil kunne variere fra noen få nautiske mil til maksimumsgrensen på 200 nautiske mil.³⁵ Området utenfor EEZ betegnes som *åpent hav*.

³³ Ruud/Ulfstein, 1998, s. 25 Utviklingen av retten for kyststatene til å utvikle økonomiske soner på 200 nautiske mil viser at sedvanerett kan utvikles raskt. Nyskapningen fikk nærmest alminnelig aksept i løpet av noen få år mot slutten av 1970 tallet. Grunnlaget ble lagt på FNs havrettskonferanse, men ideen ble tatt opp og gjennomført av de fleste land lenge før teksten på havrettskonferansen var ferdig forhandlet.

³⁴ Havrettens regler har tradisjonelt hatt grunnlag i sedvanerett. FN har avholdt tre havrettskonferanser i henholdsvis 1958, 1960 og 1973-82, for å kodifisere og utvikle denne sedvanerett gjennom globale konvensjoner. Den tredje havrettskonferanse resulterte i Havrettskonvensjonen. Ruud/Ulfstein, 1998, s. 119.

³⁵ Hakapää, 1981, s. 239

Grunnlinjene skal som utgangspunkt følge lavvannslinjen langs kysten (lavvannsmerket), HRK art. 5. Unntak fra dette utgangspunkt er rette grunnlinjer som kan trekkes dersom konvensjonens forutsetninger er oppfylt, HRK art.7. Artikkelen reflekterer i stor grad dommen i fiskerisaken som Storbritannia fremmet mot Norge i 1951. Saken ble reist ved Den Internasjonale Domstol (ICJ), og spørsmålet domstolen skulle ta stilling til, var om den norske kgl. res. av 12. juli 1935 om rette grunnlinjer mellom de ytterste øyene og over fjorder nord for Trøna i Nordland medførte et folkerettsbrudd. Domstolen anerkjente Norges rett til å fastsette rette grunnlinjer, og premissene i dommen er altså i dag nedfelt i HRK art. 7, i territorialfarvannskonvensjonen art. 4, og må anses som sikker sedvanerett.³⁶ Området innenfor grunnlinjene betegnes som indre farvann.

Uttrykket *Sjøterritoriet* brukes som fellesbetegnelse på indre farvann og et område kalt territorialfarvannet. Bredden på territorialfarvannet var lenge et omtvistet spørsmål, men på FNs tredje havrettskonferanse lyktes det statene å komme frem til en pakkeløsning, hvor en territorialgrense på 12 nautiske mil, målt fra grunnlinjene, ble akseptert. En slik grense følger nå av HRK art. 3.³⁷ 12 n mil territorialgrense er opprettet av de fleste stater, og må i dag ansees som akseptert folkerettslig sedvanerett.³⁸ Ved Lov av 27. juni 2003, ble Norges sjøterritorium utvidet til 12 nautiske mil, bl.a. for det formål å få økt kontroll over utenlandsk skipsfart i området.

Det åpne hav omfattet tradisjonelt sjøområdene utenfor kyststatens territorialgrense. Innføringen av økonomiske soner endret dette, og i dag er det området utenfor EEZ som betegnes som åpent hav. I HRK er systematikken slik at del VII bare kommer direkte til anvendelse på områder som ligger utenfor de økonomiske soner, jfr. art. 86 om "application of the provisions of this part". Etter HRK art. 58 får likevel reglene om det

³⁶ Torgersbråten, MarIus 341, med videre henvisningeer til Churchill/Lowe, 1999, s. 33 flg.

³⁷ Hakapää, 1981, s. 181

³⁸ Ruud/Ulfstein, 1998, s. 125

åpne hav anvendelse i den økonomiske sone, men da kun spesielt i relasjon til enkelte spørsmål, bl.a. skipsfart.

2.3 Grunnleggende jurisdiksjon

Havrettskonvensjonen art. 56 og 58 inneholder hovedprinsipper for jurisdiksjonskompetansen i den økonomiske sonen.³⁹

Utgangspunktet for kyststatens rettigheter i EEZ følger av HRK art. 56. Etter art. 56 (1) (a) har kyststaten *suverene rettigheter* når det gjelder forvaltningen av både levende og ikke-levende naturressurser og annen økonomisk utnyttelse, slik som energiproduksjon fra vann, strøm og vind. En naturlig objektiv forståelse av uttrykket ”suverene rettigheter” markerer at kyststaten ikke har suverenitet, som på territoriet, men enerett til de oppregnede formål, med mindre begrensninger foreligger (se bla. HRK art. 62, 69 og 70).⁴⁰ Sonen er ment som en særegen ny rettsdannelse, den er ikke noe sjøterritorium. Mens kyststaten har suverenitet i territorialfarvannet,⁴¹ innebærer den 200 nautiske miles økonomiske sonen kun en funksjonell utvidelse av deler av kyststatens kompetanse.

Andre staters rettigheter angis i HRK art. 58 sammenholdt med art. 87. Her bestemmes det at andre stater i utgangspunktet nyter de samme rettigheter til skipsfart, overflyging, legging av undersjøiske kabler og rørledninger m.v. som de har på åpent hav, jfr.

³⁹ Hakapää, 1981, s. 240.

⁴⁰ St. prop. Nr. 37, s.?

⁴¹ Hovedregelen er at kyststaten har *suverenitet* i territorialfarvannet, jfr. HRK art. 2 (1). En naturlig forståelse av uttrykket suverenitet er at kyststaten har full lovgivnings-, doms- og tvangsjurisdiksjon. Et viktig unntak fra dette er fremmede fartøyers rett til ”uskyldig gjennomfart” (innocent passage), jfr. HRK art. 17-26 hvor navigasjonsretten har fått gå foran kyststatens interesse i å legge urimelige hindringer for slik gjennomfart, HRK art. 24. Dersom skipet ikke er i uskyldig gjennomfart, har kyststaten full jurisdiksjon over skipet (Ruud/ Ulfstein, 1998, s. 124). Vrak kan ikke sies å oppfylle kravet om uskyldig gjennomfart, og er således underlagt kyststatens eventuelle interne regler om vrakfjerning og refusjon.

henvisningen til art. 87-115 i Del VII om det åpne hav.⁴² Reglene om det åpne hav får etter art. 58 altså også anvendelse i økonomisk sone, men da kun i relasjon til de oppregnede spørsmål, derunder skipsfart.

Fremstillingen har vist at utgangspunktet er at kyststaten har begrenset lovgivnings- og tvangsjurisdiksjon i økonomisk sone ved at havets frihet inntil 12 n mil fra kysten skulle bevares for skipsfarten. Prinsippet om havets frihet innebærer at flaggstaten utøver eksklusiv jurisdiksjon over sine skip, med mindre noe annet fremgår av andre regler i Havrettskonvensjonen eller i andre konvensjoner (HRK art. 92(1)).⁴³

Et viktig unntak fra prinsippet om havets frihet er de særregler som gjelder for forurensning. Blant disse reglene er HRK art. 221 som har bestemmelser om tiltak for å unngå forurensning som følge av sjøulykke. Bestemmelsen gir grunnlag for kyststatens forureningsjurisdiksjon ved ulykker. Sjøulykken vil i mange tilfeller resultere i at skipet synker, strander etc. og betegnes som vrak. Det er derfor denne bestemmelsen som er det rettslige utgangspunkt når kyststatens jurisdiksjon over vrak etter Havrettskonvensjonen skal behandles.

Både HRKs regler om den økonomiske sone og den korresponderende sedvaneretten må forstås ut fra det grunnleggende kompromiss – den enorme ”byttehandelen” mellom kyststatsinteresser og flaggstatsinteresser som Havrettskonferansen la til grunn. Reglene søker å ivareta flaggstatens ønske om fri skipsfart. Samtidig skal reglene sikre kyststaten omfattende rettigheter til ressursene i området, samt hjemmel for å sette i gang tiltak mot havforurensning

⁴² Hakapää, 1981, s. 240

⁴³ Ruud/Ulfstein/Fauchald, 1997, s.130

2.4 Inngrepskonvensjonen

2.4.1 Bakgrunn

Introduksjonen av supertankere og ulykker med disse, samt økt offentlig oppmerksomhet og interesse for økologi og miljøspørsmål, ga på 1960-tallet opphav til problemstillinger om rett til selvbeskyttelse utenfor territorialfarvannet for stater med en kystlinje som er utsatt for, eller høyst sannsynlig vil bli utsatt for, marin forurensning.

Torrey Canyon ulykken⁴⁴ i mars 1967, hvor Storbritannia på grunnlag av folkerettslig nødrett⁴⁵ foretok inngrep overfor et utenlandsk skip utenfor territorialfarvannet (den gang tre nautiske mil) for å hindre forurensning, berørte disse spørsmål, og fikk direkte innflytelse på utviklingen av Inngrepskonvensjonen (international convention relating to intervention on the high seas in cases of oil pollution casualties).⁴⁶

Ulykken med TORREY CANYON førte til raske reaksjoner, og FN-organet IMO (den gang kalt IMCO) arbeidet allerede fra høsten 1967 parallelt med konvensjoner om kyststatens rett til å iverksette tiltak ved oljeforurensningsulykker på det åpne hav, og om regulering av ansvarsspørsmålene. Arbeidet ble avsluttet i november 1969 med vedtakelsen av Inngrepskonvensjonen⁴⁷ og ansvarskonvensjonen (CLC).⁴⁸ Inngrepskonvensjonen

⁴⁴ I Torrey Canyon ulykken gikk det liberianske tankskipet TORREY CANYON på grunn utenfor sydvestspissen av England. Oljelasten på 117.000 tonn råolje strømmet ut og voldte omfattende forurensningsskader både på den engelske og den franske kyst, samt på kanaløyene. Etter nøye overveielser bombet tilslutt Britiske myndigheter skipet i stykker for å kunne sette fyr på oljen som var igjen i tankene og dermed forhindre ytterligere skade. Storbritannias handlinger er antakelig det første eksempel på intervensjon av så alvorlig karakter på åpent hav. Falkanger/Bull, 2004, s. 175 og Hakapää, 1981, s. 264 og 265.

⁴⁵ Hakapää, 1981, s. 264

⁴⁶ Nordquist, 1991, s. 305

⁴⁷ Konvensjonen ble vedtatt 29. november 1969 og trådte i kraft 6. mai 1975. Konvensjonen har senere blitt utvidet av Protocol Relating to intervention on the High Seas in Cases of pollution by Substances Other than

representerer i stor grad retrospektiv bekreftelse på Storbritannias respons på Torrey Canyon ulykken.

2.4.2 Anvendelsesområde

Inngrepskonvensjonen angir "high seas" som sitt anvendelsesområde. På norsk oversettes uttrykket "High seas" til åpent eller fritt hav,⁴⁹ og en naturlig språklig forståelse av teksten taler for at konvensjonen bare kommer til anvendelse på åpent hav. En slik forståelse av konvensjonens anvendelsesområde blir imidlertid for snever. Inngrepskonvensjonen ble vedtatt før nyskapingen økonomisk sone vokste frem. Etter HRK art.58 får Havrettskonvensjonens regler om åpent hav også anvendelse i de økonomiske sonene. Det er i dag enighet om at etter gjeldende omstendigheter skal Inngrepskonvensjonens referanse til "high seas" forstås slik at den også dekker den eksklusive økonomiske sone.⁵⁰ Konvensjonens formål er ifølge preambelet å etablere regler som gir rett til selvbeskyttelse for kyststater som er utsatt for miljørisiko i form av oljeforurensning som følge av maritim sjøulykke. At konvensjonen gis anvendelse i økonomisk sone styrker konvensjonens formål. Man kan etter dette legge til grunn at Inngrepskonvensjonen kommer til anvendelse i økonomisk sone.

Det må videre avklares om Inngrepskonvensjonen gir hjemmel for kyststatens jurisdiksjon overfor vrak. Hvorvidt dette er tilfelle, beror på en tolkning av konvensjonens bestemmelser. Et av hovedvilkårene for intervensjon etter konvensjonen, er at det

Oil, som ble vedtatt i London 2. november 1973, og som trådte i kraft 30. mars 1983. For områder som ikke er dekket av disse konvensjoner, kan en stat, dersom det er tvingende nødvendig, måtte finne seg i at kyststaten griper inn også i andre tilfeller hvor intervensjon er nødvendig for å unngå en alvorlig og truende fare som er en trussel mot økologiske interesser. Et slikt prinsipp følger av folkerettslig sedvanerett. Nordqist, 1991, s. 305.

⁴⁸ Falkanger/Bull, 2004, s. 175 og Hakapää, 1981, s. 264-265.

⁴⁹ Fleischer, 2005, s.142.

⁵⁰ Hakapää, 1981, s. 265.

foreligger "a maritime casualty".⁵¹ "Sjøulykke" er trolig det norske uttrykk som kommer nærmest dette begrepet. Art. 2 (1) angir at det med uttrykket menes "a collision of ships, stranding or other incident of navigation, or other occurrence on board a ship or external to it resulting in material damage or imminent threat of material damage to a ship or cargo." Bestemmelsen sier ikke noe om tilfellene hvor sjøulykken resulterer i at skipet blir et vrak. Konvensjonens øvrige bestemmelser inneholder heller ingen eksplisitt regulering av vrakspørsmålet. At skipet har kollidert eller strandet med påfølgende materielle skader medfører i mange tilfeller at skipet også må betegnes som vrak. Inngrepskonvensjonen vil etter dette komme til anvendelse på vrak.

Fremstillingen overfor har vist at Inngrepskonvensjonen som utgangspunkt vil komme til anvendelse på vrak i økonomisk sone. Reglene gir likevel bare hjemmel for inngrep i visse typer saker, og en avklaring av hvilke tilfeller kyststaten kan påberope konvensjonen blir av denne grunn viktig.

Inngrepskonvensjonen artikkel 1 (1) oppstiller en rekke vilkår for at konvensjonen skal komme til anvendelse, og innebærer at det i realiteten vil være en rekke begrensninger på kyststatens jurisdiksjon over vrak etter konvensjonen.⁵²

Inngrepskonvensjonens art. 1 (1) fastslår at:

"Parties to the present Convention may take such measures on the high seas as may be necessary to prevent, mitigate or eliminate grave and imminent danger to their coastline or related interests from pollution or threat of pollution of the sea by oil, following upon a maritime casualty or acts related to such a casualty, which may reasonably be expected to result in major harmful consequences."

Et første krav er at det dreier seg om "pollution or threat of pollution of the sea by oil".

⁵¹ Hakapää, 1981, s. 265

⁵² Hakapää, 1981, s. 265

Uttrykket ”pollution or threat of pollution” innebærer at det kun er tilfeller hvor vraket volder forurensningsfare som er omfattet av konvensjonen. Situasjoner hvor vraket volder navigasjonsrisiko faller helt utenfor konvensjonens anvendelsesområde. En naturlig forståelse av uttrykket “of the sea by oil” medfører at det kun er forurensning eller forurensningsfare voldt av *olje som skader havet* som er dekket av konvensjonen.⁵³ Olje er definert i art. 2 (3), og skal etter denne bestemmelsen forstås som råolje, fyringsolje, dieselolje og smøringsolje. En konsekvens av dette er at det ikke vil foreligge noen inngrepsrett etter konvensjonen hvor for eksempel kjemikalier fra et vrak skaper forurensningsrisikoen.

At Inngrepskonvensjonens anvendelsesområde var begrenset til å gjelde oljeforurensning, gjorde at kyststaten manglet hjemmel for å gripe inn hvor det var andre substanser som utgjorde forurensningsrisikoen. For å bedre kyststatens vern, ble det i 1973 vedtatt en protokoll som i praksis medfører at en rekke forurensningskilder, herunder kjemikalier, kan gi inngrepsrett.⁵⁴

Som vist overfor setter HRK art. 221 grenser for kyststatskompetansen, når spørsmålet om kyststatens jurisdiksjon skal reguleres i andre konvensjoner. For at inngrepsrett skal foreligge, er det et krav om at det er rimelig å vente at sjøulykken kan medføre ”betydelige skadevirkninger”. For en nærmere redegjørelse for dette begrepet vises det til fremstillingen overfor. Problemstillingen her er om Inngrepskonvensjonen oppfyller denne betingelsen som følger av Havrettskonvensjonen.

Det følger av art. 1 (1) at intervensjonsrett bare foreligger i tilfeller hvor sjøulykken snarlig kan forventes å resultere i ”major harmful consequences” som kan lede til ”grave and imminent danger” til de respektive parters kystlinje eller dertil relaterte interesser. Det er etter en naturlig språklig forståelse av disse ordene klart at vraket må utgjøre en svært alvorlig miljørisiko. Miljørisikoen må være ”imminent” dvs. overhengende, og dette betyr

⁵³ Hakapää, 1981, s. 266

⁵⁴ Hakapää, 1981, s. 269

at uten umiddelbar intervensjon, vil store skadelige konsekvenser uunngåelig ramme kyststaten.⁵⁵

Faren må true kyststatens kystlinje eller relaterte interesser. Konvensjonen inneholder ingen nærmere beskrivelse av hva som menes med kystlinje men begrepet må i denne sammenheng antakelig forstås som alle områder langs kysten hvor oljen kan tenkes å drive inn. Relaterte interesser er nærmere beskrevet i art. 2 (4) og skal etter bestemmelsen forstås som interessene til en kyststat som er direkte berørt eller truet av den maritime ulykken.⁵⁶ Bestemmelsens litra (a) til (c) angir videre ulike kyststatsinteresser som kan tenkes rammet. Disse er:

- (a) Maritime aktiviteter langs kysten, i havner eller elvemunninger, inkludert fiskeriaktiviteter, og som utgjør en vesentlig del av levebrødet/utkommet for de berørte parter.
- (b) Turistattraksjoner i det berørte området.
- (c) Kystbefolkningens helse og velværet for det berørte området, inkludert bevaring av levende marine ressurser og dyre- og planteverden.

Punktene i litra (a) til (c) er kun eksempler, og siden oppstillingen ikke er uttømmende kan også andre kyststatsinteresser ha krav på beskyttelse.

Definisjonen av relaterte interesser gjør at et bredt spekter av menneskelige og miljømessige verdier kan spille inn og gjøre at kyststaten kan intervensjonere. Man bør merke seg at dersom en interesse skal kunne omfattes av litra (a), er det et krav om at aktiviteten utgjør "en vesentlig del av levebrødet" til kystbefolkningen. Mindre skade for fiskeriene vil ikke gi hjemmel for tvangsjurisdiksjon etter *denne* konvensjonen, med mindre slik skade

⁵⁵ Hakapää, 1981, s.268.

⁵⁶ Hakapää, 1981, s.268.

samtidig påvirker noen av de andre beskyttede interesser, for eksempel turistinteresser i området, jfr. litra (b).⁵⁷

2.4.3 Tvangsmidler

Inngrepskonvensjonen inneholder ingen nærmere angivelse av hvilke tvangsmidler kyststaten kan benytte når den utøver intervensjonsrett med hjemmel i konvensjonen. Det er likevel åpenbart at den kan foreta berging eller fjerning av skipet, så vel som, i ekstreme tilfeller, total destruksjon av skipet og dets last.⁵⁸ Et eksempel på hvordan totalødeleggelse kan arte seg er Torrey Canyon ulykken som er beskrevet overfor. Aktuelle tvangsmiddel overfor vrak er særlig ileggelse av vrakfjerningsplikt. Hvor plikten ikke blir etterlevd, vil kyststatsmyndighetene selv kunne foreta fjerningen.

Selv om kyststaten i utgangspunktet står fritt til å velge tvangsmiddel, oppstiller Inngrepskonvensjonens art. 5 viktige begrensninger for tvangsmiddelbruken. Etter art. 5 (1) skal tiltaket under enhver omstendighet være ”proportionate”, dvs. stå i forhold til den skade som er aktuell eller som truer kyststaten. Det nærmere innhold i proporsjonalitetskravet følger av art. 5 (3) litra (a) til (c). Det angis her en rekke faktorer som skal tas i betraktning når man i en aktuell situasjon skal vurdere om de iverksatte tiltakene står i forhold til havariskaden. Disse faktorene er:

- (a) omfanget og sannsynligheten for overhengende skade dersom de aktuelle tiltakene ikke blir iverksatt; og
- (b) sannsynligheten for at disse tiltakene er effektive eller virkningsfulle; og
- (c) omfanget av skaden som kan bli forårsaket av tiltakene.

⁵⁷ Hakapää, 1981, s. 268

⁵⁸ Hakapää, 1981, s. 268

Art. 5 (2) oppstiller ytterligere krav til tiltakene. Tvangsmiddelene skal ikke gå utover det som er nødvendig for å forhindre, minske eller fjerne faren, og de skal opphør så snart denne målsettingen er oppnådd. Tiltakene skal heller ikke komme i konflikt med rettighetene og interessene til flaggstaten, tredjestater eller andre parter som er berørt ”physical or corporate”. Sistnevnte parter er tatt med for å inkludere skipets eiere eller forsikringsselskap som rammes av intervensjonstiltakene.⁵⁹

Inngrepskonvensjonen art. 3 litra (a) til (f) oppstiller også regler som kyststaten må ta hensyn til ved tvangsmiddelbruken. Etter art. 3(e) skal en kyststat før den foretar de aktuelle tiltak, og gjennom inngrepets forløp, gjøre alt den kan for å unngå risiko for tap av menneskeliv, samt tilby mennesker i nød assistanse.

De øvrige bestemmelsene i art. 3 innebærer at det etableres en prosedyre som må følges av kyststater som skal utøve tvangsjurisdiksjon over vrak i økonomisk sone. Etter art. 3 (a) skal kyststaten ”consult”, dvs. rådspørre eller konsultere, særlig flaggstaten men også andre stater som er berørt av den maritime ulykken.⁶⁰ Etter art. 3 (b) skal den også ”notify”, dvs. melde fra til, enhver person som har interesser som kan forventes å bli påvirket av intervensjonen. Etter art. 3 (c) må kyststaten også konsultere uavhengige eksperter som er oppnevnt av IMO.⁶¹

For ekstremt alvorlige saker, hvor øyeblikkelig handling er påkrevd, uten at det er noen praktisk mulighet for å foreta slike konsultasjoner eller meddelelser som nevnt i litra (a) og (b), oppstiller art. 3 (d) en særregel som gir hjemmel for umiddelbar kyststatsjurisdiksjon. Bestemmelsen er av åpenbar viktighet, da en ulykke med en stor tanker ikke sjelden vil innebære miljøfare hvor den minste forsinkelse i å foreta nødvendige foranstaltninger vil kunne få katastrofale følger for kystmiljøet.⁶²

⁵⁹ Hakapää, 1981, s 269

⁶⁰ Hakapää, 1981, s. 269

⁶¹ Hakapää, 1981, s.269

⁶² Hakapää, 1981, s. 269

2.4.4 Rederens refusjonsansvar

En kyststat som, med hjemmel i Inngrepskonvensjonen, har foretatt intervensjon overfor et vrak, vil ha interesse i å få refundert sine gjennomføringsutgifter. Inngrepskonvensjonen art. 1 (1) gir hjemmel for vrakfjerningsplikt, men ikke for refusjon. Slikt ansvar forutsetter derfor hjemmel i annen traktat eller sedvanerett. Ansvars- og erstatningskonvensjonene er i denne sammenheng viktige, ved at de inneholder regler som gir hjemmel for forurensningsansvar og kostnadsdekning. Konvensjonenes ansvarsregler fastsetter hvem som er ansvarlig når et skip volder forurensning, mens kostnadsreglene fastsetter hvem som betaler for utgiftene ved tiltak for å forhindre eller begrense forurensning og opprydding fra vrak.

Nedenfor følger en kort oversikt over noen av prinsippene som ligger til grunn for reglene i de internasjonale ansvars- erstatningskonvensjoner. En nærmere fremstilling av konvensjonene gis i avhandlingens del 3, hvor det blant annet drøftes hvilke krav som kan begrenses. De aktuelle folkerettslige regler er oljesøl-konvensjonene, HNS-konvensjonen, bunkers-konvensjonen og LLMC (globalbegrensningskonvensjonen). HNS-konvensjonen og bunkers-konvensjonen har ikke trådt i kraft.⁶³

Ansvarsbegrensning er et svært sentralt element i det sjørettslige ansvars- og erstatningssystemet. Ansvarsbegrensningsreglene innebærer at det settes et beløpsmessig tak på ansvaret. Altså en grense for hvor stort beløp som kan kreves av rederen. Begrunnelsen for reglene om ansvarsbegrensning kan uttrykkes i stikkordene risiko, forsikringsmulighet og prevensjon. Skipsfart er risikopreget (ofte er store verdier og/eller et stort skadepotensial konsentrert på en kjøll, og mange farer kan true skipet). En del

⁶³ Opplysningen er hentet fra IMO's offisielle side, sist oppdatert 31 oktober 2006.

sjøulykker de senere år har vist at det kan påløpe til dels betydelige utgifter i forbindelse med tiltak for å forebygge og begrense forurensning, samt å fjerne vrak. Et ubegrenset ansvar gjør at det i mange tilfeller ikke vil være mulig å forsikre, eller forsikringspremien vil bli uakseptabelt høy. Det beløpsmessige tak gjør det mulig å forsikre ansvaret.⁶⁴ Som følge av at reglene gir hjemmel for å ilegge store økonomiske ansvarsbeløp, har reglene en ulykkespreventiv effekt ved at forsikringsselskaper og redersiden har stor interesse i å unngå skade og å gjøre skadefølgene av ulykker minst mulig.

Ansvarsbegrensningsreglene er også et viktig element for å sikre mest mulig internasjonal enhetlig regulering av ansvarsspørsmålet, slik at ansvarsreglene ikke skal virke konkurransedreivende. Rederen kan miste retten til å begrense sitt ansvar for forurensningsskade, hvis eieren har voldt skaden forsettlig eller har handlet grovt uaktsomt. En naturlig forståelse av denne ordlyden tilsier at det skal svært mye til før rederen mister sin rett til ansvarsbegrensning.

Folkeretten opererer med ulike ansvarsregimer. Dette kommer til uttrykk gjennom de ulike ansvars- og erstatningskonvensjoner. Hvilke regler som skal anvendes i det enkelte tilfellet, beror blant annet på hva slags type fartøy det er snakk om, for eksempel om det dreier seg om oljesøl fra tankskip, oljesøl fra andre skip enn tankskip,⁶⁵ eller fra fartøy som fører farlig og /eller forurensende last. Det er store variasjoner mellom reglene mht. hvilket beløp som kan kreves tilbake fra reder. For eksempel er beløpene svært store når skaden skyldes oljesøl fra tankskip som frakter olje som last, mens beløpene er betydelig mindre når utgiftene skyldes for eksempel oljesøl fra bunkers (bunkersoljesøl) fra andre skip enn oljetankskip. Det gjelder også egne ansvarsregler når skipet fører farlig og/eller forurensende kjemikalielast.⁶⁶

⁶⁴ Falkanger/Bull, 2004, s. 158 og 159

⁶⁵ Eksempel på andre skip enn tankskip er tørrlastfartøy eller passasjerfartøy

⁶⁶ St.meld. nr. 14 (2004-2005), s.9 og 77flg.

2.5 Havrettskonvensjon art. 221

2.5.1 Generelt om bestemmelsen

Inngrepskonvensjonens grunnleggende prinsipper for intervensjon ble raskt allment akseptert i folkerettssamfunnet og under vedtakelsen av Havrettskonvensjonen i 1982 ble prinsippene kodifisert i HRK art. 221 (1). Ordlyden i HRK art. 221 (1) har av denne grunn mange fellestrekk med ordlyden i Inngrepskonvensjonen art. 1 (1).

HRK art. 221(1) refererer til den rett statene har etter internasjonal rett ” both customary and conventional” til å foreta tiltak utenfor territorialfarvannet ”to protect their coastline and related interests(...)from pollution or the threat of pollution following upon a maritime casualty which may reasonably be expected to result in major harmful consequences”. Artikkelen bekrefter dermed viktige nødrettsprinsipper som allerede fremgår av alminnelig folkerett og av Inngrepskonvensjonen.⁶⁷ HRK bekrefter også at det i de angitte tilfeller eksisterer en rett til intervensjon etter gjeldende sedvanerett for stater som ikke er parter i HRK eller Inngrepskonvensjonen.

Art. 221 (1) gir kyststaten rett til, på sedvanerettslig eller avtalefestet grunnlag, å treffe og håndheve tiltak i økonomisk sone, dersom betingelsene som er oppstilt i artikkelen er oppfylt. Bestemmelsen gir ikke formell hjemmel for slike tiltak, idet det vises til kyststatens rettigheter etter folkerettslig sedvanerett eller konvensjoner. Denne henvisningen gir imidlertid støtte til at en inngrepsrett foreligger, og det settes grenser for kompetansen når disse spørsmål skal reguleres i andre konvensjoner.⁶⁸

⁶⁷ Nordquist, 1991, s. 303 flg.

⁶⁸ Ruud/Ulfstein/Fauchald, 1997, s. 131

HRK art. 300 forklarer hvorfor art. 221 setter grenser for fastsettelsen av kyststatens jurisdiksjon etter folkerettslig sedvanerett eller andre konvensjoner. Gjennom HRK art. 300 har konvensjonspartene forpliktet seg til i god tro å oppfylle de forpliktelser de har påtatt seg i henhold til Havrettskonvensjonen. Bestemmelsen forplikter også partene til å utøve de rettigheter, den jurisdiksjon og de friheter som anerkjennes i HRK på en måte som ikke utgjør et rettighetsmisbruk, dvs. strider mot bestemmer i konvensjonen.

HRK art. 221 står i Havrettskonvensjonen del XII som gir regler om vern og bevaring av det marine miljø. Art. 221 bærer overskriften ”Tiltak for å unngå forurensning som følge av sjøulykker”, og er en av håndhevelsesbestemmelsene i avsnitt 6. Håndhevelsesreglene omhandler preventive og pønale handlinger som kyststaten kan foreta mot fremmede skip og deres mannskap i tilfeller hvor disse ikke har rettett seg etter nasjonale lover og reguleringer, eller internasjonale regler og standarder relatert til maritim forurensning. Reglene kommer til anvendelse uavhengig av om handlingen var utført overlagt, gjennom slurv eller ved straffbar uaktsomhet. Reglene kommer også til anvendelse dersom forurensningen skyldes en uavvendelig hendelse som har oppstått uten at menneskelig handlemåte har vært innblandet (såkalt ”Act of God”, dvs. force majeure eller naturkatastrofe, etter Anglo-Amerikansk sedvanerett).⁶⁹

Bestemmelsen gjelder beskyttelsestiltak etter ”maritime casualty”, dvs. etter sjøulykke. Art. 221 (2) angir hva som menes med begrepet sjøulykke, og definisjonen som benyttes tilsvarende den som anvendes i Inngrepskonvensjonen. Ikke bare skipssammenstøt, grunnstøting eller annet navigasjonsuhell, men også andre hendelser om bord i eller utenfor skipet omfattes, forutsatt at de forårsaker materiell skade, eller det er overhengende fare for slik skade på skip eller last.⁷⁰ Sjøulykken vil i mange tilfeller resultere i at skipet må

⁶⁹ Nordquist, 1991, s.303 flg.

⁷⁰ St prp nr 37, s.6

betegnes som et vrak, og det er etter dette klart at bestemmelsen gjelder der vrakspørsmålet skal reguleres i internasjonale regler.

2.5.2 Betingelser for tvangsmiddelbruk

HRK art. 221(1) setter grenser for den internasjonale regulering av kyststatsjurisdiksjonen i økonomisk sone. Grensene innebærer for det første at det oppstilles et proporsjonalitetskrav. For det annet medfører art. 221 (1) at hjemmel for inngrep kun kan gis for tilfeller hvor det foreligger et visst skadepotensial.

Proporsjonalitetskravet i art. 221 (1) innebærer at de tvangsmidler kyststaten benytter må stå ”i rimelig forhold” til den skade som truer eller har oppstått. Hvilke tvangsmiddel som er nødvendige, må avgjøres på basis av vurdering av det konkrete tilfelle, hensett til de opplysninger som foreligger når tiltaket iverksettes.⁷¹

For anvendelse av tvangsmiddel er det videre etter art. 221(1) et krav om at det er rimelig å vente at sjøulykken kan medføre ”betydelige skadevirkninger”. En naturlig forståelse av uttrykket tilsier at ikke enhver skade gir kyststaten rett til å gripe inn overfor skip i økonomisk sone, men at det kreves en viss miljøfare. Dette må sees som et utslag av regelutviklernes ønske om å balansere flaggstaten og kyststatens ulike interesser. Kravet sikrer på den ene side den internasjonale skipsfart mot vilkårlige inngrep. På den annen side gis kyststaten vid adgang til å treffe de tiltak som er nødvendige når det er klart at det marine miljø langs kysten er truet av akutt forurensning.⁷² Kyststatens overskridelse av kompetansegrensen i art. 221, vil kunne medføre erstatningsansvar etter HRK art. 232.

⁷¹ St prp nr 37, s.6

⁷² St. prp nr. 37, s. 6

2.6 Oppsummering

Formålet med del 2 av avhandlingen har vært å avklare hvilken jurisdiksjon kyststaten har over vrak i EEZ etter gjeldende folkerett.

Fremstillingen har vist at HRK art. 221 ikke gir hjemmel for kyststatens jurisdiksjon over vrak i økonomisk sone. Inngrepsrett foreligger kun dersom det er hjemmel for dette i sedvanerett eller traktat. Den aktuelle konvensjon er Inngrepskonvensjonen av 1969, som i 1973 ble utvidet fra bare å gjelde oljesøl til å omfatte også annen form for havforurensning fra skip. HRK art. 221 sml. art. 300 har en viktig funksjon ved at bestemmelsen setter grenser for reguleringskompetansen. For å unngå rettighetsmisbruk etter HRK art. 300 kan partene derfor ikke ved utarbeidelsen av en traktat gå utover de betingelser som oppstilles i art. 221.⁷³ HRK bidrar på denne måten til en balansert avveining mellom de ulike interesser som gjør seg gjeldende i den økonomiske sone.

HRK art. 221 anerkjenner statenes adgang til, i samsvar med internasjonal rett, å benytte tvangsmiddel utenfor territorialfarvannet som står i forhold til den faktiske eller truende fare kysten eller relaterte interesser er utsatt for. Det oppstilles etter dette et krav om at kyststatens inngrep overfor vrak i økonomisk sone må stå i forhold til den risiko som truer kyststaten. Tilsvarende proporsjonalitetskrav følger av Inngrepskonvensjonen art. 5.

Inngrepskonvensjonen art. 1 stiller som betingelse for tvangsjurisdiksjon over vrak at det dreier seg om tiltak som er nødvendig for å forebygge, minske eller fjerne alvorlig og overhengende fare for forurensning av sjøen, som truer kystlinjen eller relaterte interesser. Forurensningsfaren må forventes å snart kunne resultere i store skadelige konsekvenser. Inngrepskonvensjonen gir altså ikke hjemmel for kyststatens inngrep i tilfeller hvor vraket utgjør enten en navigasjonsrisiko eller en risiko for mindre forurensningsskade.⁷⁴

⁷³ Konvensjonspartene har i prinsippet adgang til å fravike HRK gjennom ny traktat, jfr. *lex posterior* prinsippet.

⁷⁴ LEG 85/3/1

Kyststaten kan etter gjeldende folkerett derfor ikke utøve tvangsjurisdiksjon i EEZ over vrak som representerer slik risiko.

3 Vrakfjerningskonvensjonen

3.1 Generelt om konvensjonen

3.1.1 Bakgrunn

Fremstillingen i del 2 har vist at Inngrepskonvensjonen gir kyststaten hjemmel for å foreta tvangsjurisdiksjon overfor vrak i EEZ som volder alvorlig forurensningsfare. Reglene gir derimot ikke hjemmel for at kyststaten kan gripe inn dersom vraket volder navigasjonsfare eller mindre forurensningsrisiko. Tomrommet gjør at statene hittil har vært maktesløse mht. jurisdiksjon og håndheving overfor utenlandske vrak som representerer slike farer.

Problemet med vrak utenfor territorialfarvannet, som utgjorde en navigasjonsrisiko eller mindre forurensningsrisiko, og mangelen på internasjonale regler, var bakgrunnen for at Tyskland, Nederland og Storbritannia våren 1994 fremmet forslag om at det i IMO skulle utarbeides en konvensjon med regler som sikrer at det meldes fra om vrak, og at vrak merkes og eventuelt fjernes dersom de utgjør en fare de nevnte interesser. Konvensjonen skulle også ha regler om ansvar, erstatning og forsikringsplikt.⁷⁵

Vrakfjerningskonvensjonen gir hjemmel for kyststatens inngrep i EEZ både overfor vrak som volder navigasjonsfare og vrak som volder mindre grad av miljørisiko. Formål med reglene fremgår av konvensjonens preambel. Preambelet uttrykker behovet for å vedta enhetlige internasjonale regler for når vrak som volder slike problemer skal fjernes, og for å få regler om ansvaret for kostnadene knyttet til dette.

⁷⁵ Griggs, 2006, s. 1.

3.1.2 Forholdet mellom Vrakfjerningskonvensjonen og gjeldende folkerett

Fremstillingen under avhandlingens del 2 har vist at det allerede eksisterer en folkerettslig regulering av kyststatens jurisdiksjon over vrak i økonomisk sone. Spørsmålet om IMOs mandat til å ytterligere regulere kyststatens fullmakter i EEZ ble analysert av den juridiske komité sitt sekretariat i LEG/86/4-1.doc i 2003.⁷⁶ Sekretariatets standpunkter må kunne sies å ha bred oppslutning i folkerettssamfunnet.⁷⁷

Av dokumentet fremgår at omfangent av IMOs mandat til å regulere kyststatens fullmakter i vrakfjerningssaker må bli vurdert i sammenheng med presedensen og reglene som er etablert i Inngrepskonvensjonen og dens protokoll, rammeverket som er etablert i HRK, og generelle folkerettslige prinsipper.

Anvendelsesområdet til Inngrepskonvensjonen med tilleggsprotokoll og HRK art. 221 (1) er begrenset til å gjelde katastrofeliknende hendelser som forårsaker ”major harmful consequences” for kyststatens kystlinje og relaterte interesser. Konvensjonene er videre også begrenset til forurensningsskade. Både IMOs inngrepskonvensjon med protokoll og HRK art. 221 (1) regulerer de eksepsjonelle tiltakene som kyststaten kan foreta. At de kun kommer til anvendelse ved alvorlig forurensningsrisiko, medfører at de ikke gir kyststaten fullmakt til å fjerne vrak i EEZ hvor disse utgjør en navigasjonsrisiko eller risiko for mindre forurensningsskade.⁷⁸

At det i HRK eller Inngrepskonvensjonen og dens protokoll mangler konkrete bestemmelser om inngrepsrett i situasjoner uten alvorlig forurensningsrisiko, skal etter

⁷⁶ LEG 86/4/1

⁷⁷ Jfr. Den brede folkerettslige oppslutningen om DWRC.

⁷⁸ LEG 86/4/1

sekretariatets oppfatning ikke betraktes som en hindring for IMO til å utvikle regler som gir kyststaten hjemmel for å intervenere i slike situasjoner. Et standpunkt mot at det foreligger reguleringskompetanse vil etter sekretariatets mening resultere i uheldige og uforsvarlige begrensninger på utviklingen av den internasjonale maritime rett. I dette henseende bør Havrettskonvensjonen betraktes som en konvensjon som oppstiller et rammeverk, og ikke som en hindring for å utvikle bestemmelser som, selv om de ikke er inntatt i HRK, er omhyggelig utarbeidet i overensstemmelse med IMOs overordnede formål om å sikre navigasjonen og å forbygge maritim forurensning.

I tilfeller hvor vraket utgjør en *miljørisiko*, vil reglene i Vrakfjerningskonvensjonen etablere et rom for handling som utvider det spillerom som følger av HRK art. 221(1) eller Inngrepskonvensjonen og dens protokoll. Reglene kan anvendes i saker hvor HRK art. 221(1) eller Inngrepskonvensjonen ikke gir hjemmel for inngrep fordi den aktuelle forurensningen ikke betraktes å utgjøre en ”grave and imminent danger” og heller ikke er forventet å resultere i ”major harmful consequences”. Det faktum at verken Inngrepskonvensjonen eller HRK eksplisitt dekker slike situasjoner, innebærer ingen hindring for utviklingen av slike regler. Til støtte for dette synspunktet anføres at det er en generell forpliktelse etter Havrettskonvensjonen til å bevare og beskytte det marine miljø.⁷⁹

HRK art. 221 (1) har ingen eksplisitt referanse til situasjoner hvor vraket volder *navigasjonsrisiko*. Mangelen på slik henvisning skal etter sekretariatets synspunkt ikke oppfattes dithen at bestemmelsen forhindrer nye IMO- regler som gir hjemmel for inngrep overfor vrak som utgjør en navigasjonsrisiko. Den nære sammenhengen mellom navigasjonsrisiko og miljørisiko støtter en slik tolkning av HRK art. 221 (1). Vrak som utgjør en fare for navigasjonen, vil ofte også utgjøre en trussel for miljøet. Denne nære sammenhengen skyldes at et skip som kolliderer med et vrak i de aller fleste tilfeller vil ha fyringsolje om bord, og at denne kan skape alvorlig miljømessig skade dersom ulykken resulterer i at oljen strømmes ut i havet. Er det kolliderende skip i tillegg en oljetanker, eller

⁷⁹ LEG 86/4/1 s. 3

driver det transport av annen miljøfarlig last, er miljørisikoen enda tydeligere. Et vrak som utgjør en navigasjonsrisiko kan videre innebære annen miljømessig fare enn forurensning, ved at det legger seg over og dermed kveler marine organismer eller ødelegger korallrev.⁸⁰

Det fremgår videre av sekretariatets analyse at kyststatens inngrep for å fjerne et vrak som utgjør en navigasjons- eller miljørisiko kan bli regulert i en multilateral avtale uten å komme i konflikt med verken den grunnleggende jurisdiksjon i EEZ eller balanseringen av statenes ulike interesser (kyststat/flaggstat) slik disse er regulert i Havrettskonvensjonen. Forutsatt at den nye Vrakfjerningskonvensjonen er i overensstemmelse med de generelle prinsipper og formålet i HRK, kan statene bli enige om regler som gir hjemmel for kyststatens tvangsjurisdiksjon over vrak som volder navigasjons- eller miljørisiko i økonomisk sone. Sekretariatet fremhever videre at intervensjonsretten vil bli håndhevet restriktivt i overensstemmelse med kriteriene som følger av den nye Vrakfjerningskonvensjonen. Det uttales også at som i enhver annen multilateral avtale, vil et spesifikt rettslig regime ”apply among parties exclusively”, dvs. kun mellom konvensjonspartene og innefor et klart definert geografisk anvendelsesområde.⁸¹ Betydningen av dette utsagnet vil bli gjennomgått nærmere under drøftelsen om forholdet til ikke-konvensjonsparter.

En ny IMO-konvensjon med hjemmel for å fjerne vrak som utgjør en fare for miljøet, vil falle innenfor bestemmelsen i HRK art. 237 som berettiger vedtakelse av konvensjoner med spesifikke forpliktelser for beskyttelse og bevaring av det marine miljø. Forutsetningen for en slik berettigelse er at den nye konvensjonen er i overensstemmelse med de generelle prinsipper og formål som følger av Havrettskonvensjonen. HRK etablerer som et generelt prinsipp at alle stater skal sikre navigasjonen og bevare og beskytte det marine miljø. Det er i dagens folkerett alminnelig akseptert at FN-organet IMO er den organisasjonen som er best egnet til å vedta internasjonale regler og standarder om navigasjons- og miljø sikkerhet, og IMOs mandat er nettopp å utvikle slike globale

⁸⁰ LEG 86/4/1, s. 3

⁸¹ LEG 86/4/1, s. 3

regler. I sitt arbeid må IMO alltid ta Havrettskonvensjonen i betraktning og sørge for at reglene som vedtas er i overensstemmelse med denne konvensjonen. Det er dermed ikke sagt at det er utenfor IMOs fullmakt å utvikle internasjonale regler på et område hvor HRK er taus. Et slikt standpunkt ville som tidligere nevnt fryse rettsutviklingen på dette felt, og hindre IMO i å fortsette arbeidet med sitt globale mandat.⁸²

Vrakfjerningskonvensjonen vil fylle et tomrom i gjeldende folkerett ved at kyststaten nå gis hjemmel for å håndtere vrak som utgjør en navigasjons- eller mindre forurensningsrisiko. Å fylle slike tomrom i den eksisterende maritime lovgivningen er nettopp en av IMOs viktige funksjoner.⁸³

Fremstillingen av DWRC vil vise at en anvendelse av denne konvensjonen innebærer flere forpliktelser for kyststaten enn hva som følger av reglene i Inngrepskonvensjonen. En presis avklaring av de to konvensjonenes anvendelsesområde blir av denne grunn viktig.

DWRC art. 5 fastslår at Vrakfjerningskonvensjonen ikke skal gjelde for tiltak eller foranstaltninger som er ”taken under”, dvs. foretatt i henhold til, Inngrepskonvensjonen fra 1969 med dens tilleggsprotokoll fra 1973. Art. 5 sier intet om forholdet mellom de to konvensjonene, men uttrykker bare at det er to forskjellige regimer som virker gjensidig utelukkende. Ved drøftelsen av spørsmålet om forholdet mellom de to konvensjonene må derfor andre rettskildefaktorer trekkes inn.

IMO dokumentet LEG 85/3/1⁸⁴ utdyper forholdet mellom utkastet til vrakfjerningskonvensjon og Inngrepskonvensjonen. Bakgrunnen for dokumentet er at IMOs juridiske komité på et tidligere møte⁸⁵ vurderte spørsmålet om en mulig overlapping mellom disse to konvensjoner. Majoriteten av delegater som deltok i denne diskusjonen,

⁸² LEG 86/4/1, s. 4

⁸³ LEG 86/4/1, s. 4

⁸⁴ LEG 85/3/1

⁸⁵ LEG 75/11

uttrykte at de foretrakk at DWRC bare skulle komme til anvendelse hvor Inngrepskonvensjonen ikke kom til anvendelse. Art. 5 reflekterer denne beslutningen.⁸⁶

Vrakfjerningskonvensjonen kommer etter dette til anvendelse i saker relatert til navigasjonssikkerhet. Konvensjonen gjelder også i miljøtilfeller, dersom det ikke er noen fare for alvorlig forurensning eller trussel om at slik fare skal inntre. Hvor det foreligger alvorlig forurensningsrisiko, er det Intervensjonskonvensjonen som gjelder.⁸⁷

Med nåværende og foreliggende formulering av Vrakfjerningskonvensjonen vil både saker hvor vraket utgjør en navigasjonsrisiko og tilfeller hvor det dreier seg om mindre alvorlig forurensning bli regulert av det samme regime, dvs. av reglene i Vrakfjerningskonvensjonen. I praksis vil det kunne være vanskelig å operere med et skille mellom farer som ene og alene angår navigasjon og de som ene og alene angår det marine miljø. Årsaken til dette er at et vrak i mange tilfeller vil kunne representere både en miljørisiko og til en viss grad en navigasjonsrisiko. Sakene hvor vraket utgjør en navigasjonsrisiko, og hvor vraket kan utgjøre en mindre miljørisiko er ofte nært forbundet, og dette taler for en felles regulering. Det virker derfor nødvendig og hensiktsmessig å regulere disse to tilfellene i det samme regime.⁸⁸

Navigasjons- eller miljørisiko kan bli regulert i en multilateral avtale forutsatt at denne ikke endrer eller strider mot den status den økonomiske sone har i henhold til HRK eller de rettigheter eller forpliktelser som er lagt på flaggstaten og kyststaten etter denne konvensjonen.

I LEG 86/4/1 uttaler sekretariatet seg videre og sier at forutsatt at Vrakfjerningskonvensjonen er i overensstemmelse med de generelle prinsipper og formål i HRK, ”*States may agree to permit coastal States to take measures in their EEZ*” for å sikre

⁸⁶ LEG 85/3/1

⁸⁷ LEG 85/3/1

⁸⁸ LEG 85/3/1

navigasjonssikkerheten og forhindring av forurensning. Sekretariatet uttaler også at intervensjonsretten vil bli håndhevet på en restriktiv måte, i samsvar med de kriterier (herunder proporsjonalitetskravet) som er etablert i utkastet til vrakfjerningskonvensjon.

3.1.3 Forholdet til ikke-konvensjonsparter

Art. 2(1) i utkastet til vrakfjerningskonvensjon fastslår som et generelt prinsipp at en konvensjonspart kan foreta inngrep i overensstemmelse med konvensjonen når det gjelder fjerning av "a wreck which poses a hazard in the Convention area". Ordlyden er ikke klar når det gjelder forholdet til ikke-konvensjonsparter.

For en kyststat som har sluttet seg til Vrakfjerningskonvensjonen er det et viktig å få klarhet i hvorvidt dens regler kan anvendes overfor vraket av et skip som er registrert i en stat (flaggstat) som ikke har ratifisert konvensjonen. En avklaring av det nærmere innhold i art. 2 (1) og forholdet til ikke-konvensjonsparter, er av denne grunn nødvendig.⁸⁹

Hensynet til kyststaten taler for at ikke-konvensjonsparter må akseptere inngrep i henhold til reglene i DWRC. Årsaken til dette er at dersom reglene ikke kan anvendes, vil kyststatens vern svekkes ved at den står uten tvangsmiddel når vrak volder navigasjons- eller mindre forurensningsrisiko i dens økonomiske sone.

Det grunnleggende folkerettslige suverenitetsprinsipp står sentralt i vurderingen av om Vrakfjerningskonvensjonen kan anvendes overfor ikke-konvensjonsparter, og kan anføres som et argument mot at Vrakfjerningskonvensjonen skal gis anvendelse overfor ikke-konvensjonsparter. Suverenitetsprinsippet er allment akseptert, og går ut på at alle stater er suverene og ikke underkastet noen annen vilje enn sin egen.⁹⁰ Flertallet av stater er derfor ikke på samme måte som flertallet av folkevalgte i intern rett, gitt noen rett til å bestemme

⁸⁹ LEG 86/4/1, LEG 87/4/1 og LEG 89/5/3

⁹⁰ Ruud/Ulfstein, 1998, s. 21

med bindende virkning for mindretallet.⁹¹ En konsekvens av suverenitetsprinsippet er at en stat bare er forpliktet etter de regler den selv uttrykkelig har sluttet seg til, dog slik at alle stater er bundet av internasjonal sedvanerett og alminnelige rettsgrunnsetninger.⁹² I den grad reglene i en konvensjon regnes som sedvanerett eller uttrykk for alminnelige rettsgrunnsetninger, vil de altså binde stater som ikke er part i konvensjonen. Wien-konvensjonen kodifiserer suverenitetsprinsippet gjennom konvensjonens art. 34.

Inngrepskonvensjonen og HRK art. 221(1) sine regler om intervensjonsrett ved alvorlig forurensningsrisiko, er et utslag av et nødrettsprinsipp som også regnes som internasjonal sedvanerett. Ved fare for alvorlig forurensning vil derfor kyststaten kunne gripe inn overfor ikke-konvensjonsparter, uten at dette bryter med suverenitetsprinsippet.

Suverenitetsprinsippet gjør det viktig å avklare om også reglene i DWRC uttrykker det som allerede følger av internasjonal sedvanerett eller alminnelige rettsgrunnsetninger. En avklaring av dette spørsmålet får man ved å se på konvensjonens preambel. På bakgrunn av mangelen på eksisterende folkerett som regulerer disse spørsmål, uttrykkes det her et behov for en avtale som kan skape regler og prosedyrer. Preambelets ordlyd viser at reglene i DWRC ikke er en kodifisering av gjeldende sedvanerett, men at det ved konvensjonen utvikles helt nye regler for EEZ. Dette taler for at Vrakfjerningskonvensjonen bare skal være bindende for de stater som uttrykkelig har akseptert den. Det faktum at traktater er og blir avtaler, og ikke lovgivning, taler også for et slikt standpunkt.

Spørsmålet om forholdet til ikke-konvensjonsparter har vært et tema for statene under det forberedende arbeidet med Vrakfjerningskonvensjonen. Det følger av avhandlingens innledning at det er grunn til å utvise en viss forsiktighet ved bruken av disse forarbeidene, og at uttalelsene generelt sett ikke bør tillegges for stor vekt. For en nærmere utdypelse av dette vises det til avhandlingens innledning.

⁹¹ Ruud/Ulfstein/Fauchald, 1997, s.14

⁹² Ruud/Ulfstein/Fauchald, 1997, s.15 med videre henvisninger.

Mangelen på andre tolkningsfaktorer som for eksempel juridisk teori og rettspraksis, gjør at konvensjonens forarbeider er blant de få rettskildefaktorer som kan kaste lys over forståelsen av art. 2 (1) og forholdet til ikke-konvensjonsparter. Det er derfor grunn til å tillegge dem en viss vekt og nedenfor vil det bli redegjort for sentrale uttalelser i disse forarbeidene.

Under det 88. møte i IMOs juridiske komité, ble det fremlagt forslag til en formulering av art. 2 som ville regulere forholdet til ikke-konvensjonsparter på en tydeligere måte enn hva som følger av dagens utkast. Formålet med forslaget var å unngå tvil om at konvensjonspartene bare kunne foreta inngrep i henhold til konvensjonen overfor "other State Parties". En slik ordlyd ville innebære at det ble sagt tydelig ifra om at Vrakfjerningskonvensjonens regler ikke ville kunne anvendes overfor flaggstater som ikke har ratifisert konvensjonen.

På det 89. møte i den juridiske komité (september 2004) ble det også presenterte et forslag til regulering av konvensjonens forhold til ikke-konvensjonsparter.⁹³ Forslagsstillerne var her Brasil, Frankrike, Storbritannia og USA. I forslaget anføres det grunnleggende folkerettslige prinsipp om at en konvensjon ikke kan binde stater som ikke er en del av konvensjonen, uten at disse har samtykket.

LEG 89/5/3 ender ut i et forslag om at reglene i DWRC bare skal gjelde mellom stater som er parter i konvensjonen. Forslagsstillerne mente det var viktig å reflektere dette i de generelle prinsipper i art. 2 og foreslo derfor at art. 2 skulle ha følgende ordlyd:

"1. State Parties may take measures established under this Convention in relation to the removal of wrecks of *other States Parties* posing a hazard within the Convention area."

⁹³ LEG 89/5/3

IMO sekretariatet har i dokumentet LEG 86/4/1 uttalt seg om forholdet til ikke-konvensjonsparter. Det fremgår her at som i enhver annen multilateral avtale vil et spesifikt rettslig regime ”*apply among parties exclusively within a clearly defined geographical scope*”.

Som en oppsummering kan det sies at det herskende suverenitetsprinsippet stenger for at stater gjennom traktat kan binde andre stater uten at disse uttrykkelig aksepterer dette. Uttrykker traktaten sedvanerettsregler eller alminnelige rettsgrunnsetninger er staten bundet av disse, men altså ikke av selve konvensjonen. Fremstillingen av forarbeidene til Vrakfjerningskonvensjonen viser at det har vært partenes intensjon⁹⁴ at Vrakfjerningskonvensjonen bare skal komme til anvendes overfor konvensjonsparter.

Reglene i Vrakfjerningskonvensjonen kommer etter dette ikke til anvendelse på fartøy fra stater som ikke er del av konvensjonen

⁹⁴ Det er under arbeidet med avhandlingen ikke funnet forarbeider hvor det anføres at Vrakfjerningskonvensjonen skal gis anvendelse på ikke-konvensjonsparter.

3.1.4 Aktørene

Uttrykket aktører benyttes her for å beskrive de rettssubjekter som kan hevde rettigheter og pådra seg forpliktelser i henhold til reglene i Vrakfjerningskonvensjonen.⁹⁵

Folkeretten er opprinnelig utviklet som en rett mellom statene. Også i dag er folkerettens vesentlige oppgave å regulere forholdet mellom disse. Tradisjonelt er det derfor statene som i første rekke inntar stillingen som folkerettssubjekter.⁹⁶

DWRC beskriver både plikter ("shall") og rettigheter for de kontraktssluttende statene, og forpliktelser for en stat kan ofte samtidig betraktes som rettigheter for en annen. Et eksempel på sistnevnte er at kyststatens rett til å kreve vrakfjerning samtidig innebærer en fjerningsplikt for flaggstaten.

Den moderne folkerett, herunder havrett, har i stigende utstrekning også tatt hensyn til individene, og disse er etter hvert blitt anerkjent som rettssubjekter. DWRC bekrefter denne rettsutvikling og etter konvensjonsutkastet kan både fartøyseieren ("the owner"), den registrerte fartøyseieren ("the registered owner") og skipets operatør ("the operator of the ship") hevde rettigheter og pådra seg forpliktelser etter reglene.

Utenom de kontraktssluttende stater er det den registrerte fartøyseieren som i de fleste tilfeller er rettssubjekt etter reglene. Eksempler på dette er at det er "the registered owner" som skal sørge for vrakfjerning etter art. 10(2), og at det også er den registrerte fartøyseieren som er ansvarlig for refusjon etter art. 11, og som kan begrense sitt ansvar

⁹⁵ Ruud/Ulfstein, 1998, s.73

⁹⁶ Fleischer, 2005, s. 30

etter art. 12. I det overveiende antall tilfeller faller eier og rederverdighet sammen. Men det slår ikke alltid til.⁹⁷ Rederen kan betegnes som skipsfartnæringens driftsherre, dvs. den som setter virksomheten i gang, leder den og bærer den økonomiske risiko⁹⁸.

Rederverdighet kan overføres ved kontraktmessige disposisjoner (for eksempel bare boat-certeparti), mens den opprinnelige reder fortsatt står som registrert eier. I andre tilfeller er det andre enn rederen, for eksempel en bank, som er registrert som skipets eier. Muligheten for overgang av rederverdighet, og det faktum at rederen kan "forsvinne", gjør at det for kyststaten er en fordel å kunne forholde seg til den registrerte eier. I den videre fremstilling forutsettes det, for enkelthetens skyld, at eier og rederverdighet faller sammen.

⁹⁷ Falkanger/Bull, 2004, s.120

⁹⁸ Falkanger/Bull, 2004, s119 med videre henvisning til Brækhus.

3.2 Anvendelsesområde

Det følger av konvensjonsutkastet at to forutsetninger må være oppfylt for at WRC skal kunne komme til anvendelse. Det første vilkåret knytter seg til geografiske forhold, ved at det kreves at skipet befinner seg innenfor konvensjonsområdet. Det andre vilkåret oppstiller en materiell betingelse, ved at det kreves at skipet faller inn under vrakbegrepet for at konvensjonen skal komme til anvendelse.

3.2.1 Det geografiske vilkår

Anvendelse av reglene i Vrakfjerningskonvensjonen forutsetter at vraket kan lokaliseres innenfor et område som er dekket av konvensjonen. Art. 1 i konvensjonsutkastet definerer konvensjonsområdet til å være "the exclusive economic zone of a state party, established in accordance with international law(..)".⁹⁹ Fordi ikke alle stater har etablert en økonomisk sone, er konvensjonsområdet utvidet for slike stater til å inkludere et område utenfor og tilgrensende til territorialfarvannet til den aktuelle stat, men slik at det ikke strekker seg lengre enn 200 nautiske mil fra grunnlinjene.

Forutsatt at skipet befinner seg innenfor konvensjonsområdet, må det videre avgjøres om det er et vrak.

3.2.2 Det materielle vilkår

Vrakfjerningskonvensjonen kommer kun til anvendelse hvor det forulykkede skipet kan karakteriseres som et vrak slik vrakbegrepet er definert i konvensjonens art. 1 (4). At det forulykkede skipet betraktes som et vrak vil utløse en rekke rettigheter og plikter både for den berørte stat og skipets eier.

⁹⁹ Fleischer, 2005, s.124 flg.

Art. 1(4) gir i litra a) til d) en uttømmende opplisting av hva som skal regnes som vrak. Forutsetningen for samtlige punkter er at det dreier seg om en maritim ulykkeshendelse. For en nærmere fremstilling av disse punkter, vises det til avhandlingens innledning, hvor det redegjøres nærmere for konvensjonens vrakbegrep herunder tolkningen av art. 1 (4) litra a) til d).

3.3 Kyststatens jurisdiksjon over vrak etter Vrakfjerningskonvensjonen

3.3.1 Rapporteringsplikt

DWRC Art. 6(1) fastslår at "the master and the operator of a ship flying its flag" skal rapportere om vrak til kyststaten som berøres. "Master" henviser til skipets fører eller kaptein som således har et rapporteringsansvar etter bestemmelsen. "Operator" er skipets operatør.

Rapporteringsreglenes formål er å legge til rette for at myndigheter og andre får den informasjon de trenger for å avgjøre om vraket utgjør en fare etter art. 7. Rapportering vil også bidra til at myndighetene kan forberede seg på en forurensningsfare. Det skal rapporteres "without delay" etter at skipet har vært involvert i en maritim ulykke som har resultert i vrak. At det skal rapporteres uten forsinkelser vil kunne gi tid til forberedelser som gjør at man igjen kan begrense forurensningsskadene vraket medfører. Etter art.6(2) skal rapporten også inneholde "the name and the principal place of business of the registered owner", noe som også kan betraktes som en "meldeplikt". Ofte er det staten som i første omgang må dekke utgiftene ved tiltak for å forhindre og begrense forurensning ved sjøulykker eller oppryddingstiltak, og en meldeplikt vil kunne lette håndhevingen av refusjonsansvaret ved at myndighetene har nøyaktige opplysninger om hvor kravet skal rettes.

Art. 6(1) fastslår at rapporteringsplikten utløses når skipet har vært involvert i en maritim ulykke "resulting in a wreck". Avgrensningen av vrakbegrepet blir således viktig for å avgjøre om det foreligger noen rapporteringsplikt.

Rapporteringen skal inngis til "the Affected state", jfr. art. 6(1). Uttrykket "Affected state" er nærmere definert i art. 1 (10) som "the State in whose Convention area the wreck is

located”. Konvensjonsområdet er den økonomiske sone, og det er følgelig kyststaten det skal rapporteres til.

Art. 6(2) har bestemmelser om rapportens innhold. Rapporten ”shall provide” denne informasjonen, og manglende eller ufullstendig informasjon vil således være et brudd på rapporteringsplikten. Art. 6 oppstiller to hovedkrav til rapporteringen. Det skal for det første gis informasjon om den registrerte eiers navn og hovedforretningssted. Denne meldeplikten vil, som nevnt innledningsvis, lette håndhevingen av kyststatens jurisdiksjon ved pålegg om vrakfjerningsplikt eller refusjonsansvar etter art. 10 og 11 flg. For det annet skal den ansvarlige for rapporteringen gi ”all the relevant information necessary (...) to determine whether the wreck poses a hazard in accordance with art. 7.” Det gis videre en presis men ikke uttømmende liste over informasjon som skal være med. Det skal gis opplysninger om den presise lokalisering av vraket (a), vrakets størrelse, type og konstruksjon (b), hva slags type skade og vrakets tilstand (c), lastens art og omfang, spesielt om den inneholder farlige og giftige kjemikalier (HNS) (d) og mengden og type olje ombord (e).

Spørsmålet om hvem som skal håndheve at rapporteringsplikten overholdes følger ikke eksplisitt av bestemmelsens ordlyd. Etter art. 6 (1) er det ”a state party”, dvs. en konvensjonspart, som skal kreve at det rapporteres. Konvensjonspart må her forstås som en henvisning til kyststaten som etter dette er den som skal håndheve at rapporteringsplikten overholdes.

3.3.2 Vrakfjerningsplikt

Vrakfjerningskonvensjonen art. 10 utgjør det rettslige grunnlag for å pålegge vrakfjerningsplikt i økonomisk sone. Vrakfjerningsplikten inntreer først når skipet er lokalisert. Lokaliseringen er blant annet viktig for å avgjøre om vraket utgjør en fare etter art.7. Det er kyststaten som har plikt til å foreta lokaliseringen av vraket, jfr. art. 8(2), men den kan kreve sine utgifter til dette dekket etter art. 11(1).

Pliktsubjektet etter reglene i art. 10 er den registrerte eier. Samlet inneholder bestemmelsen en rekke rettigheter og plikter ("shall") for henholdsvis kyststaten, flaggstaten og den registrerte eier. Reglene må sees på som et kompromiss mellom de ulike interesser.

Art. 10 (1) pålegger kyststaten plikter: Dersom kyststaten fastslår at vraket utgjør en fare etter art. 7, skal staten umiddelbart: (a) informere den stat hvor skipet er registrert (flaggstaten) og den registrerte eier, og sette i gang med å rådspørre/konsultere flaggstaten og andre stater som er berørt av vraket angående tiltak som skal settes inn mot vraket. Annet ledd pålegger den registrerte eier å fjerne et vrak "determined to constitute a hazard". Vrakfjerningsplikten inntreer først etter at kyststaten har foretatt de nødvendige risikovurderinger, og etter at det er konstatert at vraket utgjør en fare etter art. 7. Plikten påhviler "the registered owner".

En forutsetning for at reglene om vrakfjerningsplikt skal aktiveres, er at vraket faktisk representerer en fare ("hazard"), jfr. art 10 (2). Skipsvrak kan representere en fare for navigasjonen eller det marine miljø, jfr. konvensjonens preambel, men langt fra alle skipsvrak vil utgjøre noen risiko. Ileggelse av vrakfjerningsplikt vil kunne få store økonomiske konsekvenser for den registrerte eier, og dette taler for at kyststatens adgang til å anvende slike tvangsmiddel er forbeholdt de tilfeller hvor vraket utgjør en reell fare for kyststaten. Regelen samsvarer her med HRK art. 221 (1).

Vrakfjerningskonvensjonens art. 7 fastslår at det er opp til den berørte kyststat å foreta farevurderingen og å avgjøre hvorvidt vraket representerer en fare. Samtidig angir bestemmelsen en liste med kriterier som skal tillegges vekt ved avgjørelsen. De relevante momentene følger av litra (a) til (n). Etter dette er det en rekke momenter som må tas i betraktning, og det beror på en konkret helhetsvurdering hvorvidt det aktuelle vrak utgjør en fare. At vurderingen er konkret vil si at det i hvert enkelt tilfelle må avgjøres hvorvidt vraket utgjør en fare. Miljøskadelige konsekvenser av potensielle utslipp av forurensende stoffer fra skipsvrak vil variere betydelig, avhengig av tilstanden til vraket og forhold knyttet til lokalisering, så som nærhet til miljøfølsomme områder, strømforhold, osv. Miljøfølsomheten til de ulike ressursene spiller selvsagt en rolle når det gjelder skadeomfang.¹⁰⁰ Det følger av litra (o) at listen ikke er uttømmende, og kyststaten kan i farevurderingen også ta andre omstendigheter i betraktning. Skjebnen til et vrak, og dermed hvorvidt det utgjør noen fare, kan være svært forskjellig, avhengig av den tekniske tilstanden og forholdene der vraket ligger.¹⁰¹

Norsk forvaltningsansvar for oppfølging av risiko for akutt forurensning fra skipsvrak påhviler Kystdirektoratet.¹⁰² Direktoratet foretar en vurdering av alle vrak i norske farvann med hensyn til miljørisiko. I denne vurdering inngår kost/nytteforhold. Dagens farevurdering samsvarer i grove trekk med den som skal foretas etter Vrakfjerningskonvensjonen, og en vedtakelse av konvensjonen vil av denne grunn ikke medføre større endringer på dette området

Det følger videre av art. 10 (3) at dersom man har funnet at et vrak utgjør en fare, skal den registrerte eier eller andre interesserte parter besørge kyststatens kompetente myndigheter med bevis på forsikring eller annen finansiell sikkerhet som krevd i art. 13. Plikten til å stille med finansiell sikkerhet ivaretar kyststatens interesse i å kunne vite at det vil være finansielle ressurser tilgjengelig for å betale fjerningsutgiftene i enhver situasjon hvor det

¹⁰⁰ St.meld.nr.14, s.29

¹⁰¹ St.meld. nr. 14 (2004-2005), s. 29 flg.

¹⁰² Ansvarer ble overført fra Statens Forurensningstilsyn (SFT) til Kystdirektoratet fra 1.januar 2003.

ilegges vrakfjerningsplikt. Art. 11 tar for seg hva disse finansielle forpliktelsene er. Art. 13 oppstiller forpliktelser for den registrerte eier som innebærer at han må ha den nødvendige ansvarsforsikring (eller annen finansiell sikkerhet) ”to cover liability under this Convention in an amount at least equal to the limits of liability for the ship calculated in accordance of Article 6(1)(b) of the LLMC 1976 (as amended)”.¹⁰³ Det vil i avhandlingens punkt 3.4 om rederens refusjonsansvar bli redegjort kort for det nærmere innhold i art. 13.

I art. 10(4) gis den registrerte eier adgang til å inngå kontrakt med enhver berger eller annen person for å, på vegne av eieren, fjerne vrak som utgjør en fare. Før slik fjerning begynner, kan kyststaten legge ned betingelser for fjerningen, men bare i den grad det er nødvendig for å forsikre seg om at fjerningen foregår i overensstemmelse med sikkerhets- og miljømessige betraktninger.

Art. 10(5) gir kyststaten en intervensjonsrett. Når fjerningen som det er referert til i annet og fjerde ledd har begynt, kan kyststaten intervenere i fjerningen. Kravet som oppstilles er at intervensjonen er nødvendig for å sikre at fjerningen foregår effektivt på en måte som er i overensstemmelse med sikkerhets- og miljømessige betraktninger.

Sjette ledd oppstiller plikter for kyststaten. Kyststaten skal (a) sette en rimelig tidsfrist for når den registrerte eier må fjerne vraket. Ved fastsettelse må man ta farens natur i betraktning, jfr. art. 7. Ytterligere plikter for kyststaten følger av litra (b) som pålegger kyststaten å informere den registrerte eier skriftlig om tidsfristen og spesifisere at dersom den registrerte eier ikke fjerner vraket innen denne frist, skal staten kunne fjerne vraket for den registrerte eiers regning. Kyststatens siste plikt etter art. 6 (c) er å informere den registrerte eier om at den akter å intervenere umiddelbart i tilfeller hvor faren blir spesielt stor. Informasjonen skal gis skriftlig.

Sjuende og åttende ledd gir kyststaten ytterligere hjemmel for å fjerne vrak. Sjuende ledd fastslår at dersom den registrerte eier ikke fjerner vraket innen tidsfristen som er satt i art.

¹⁰³ Griggs, 2006, s. 7.

6(a), eller dersom det ikke lar seg gjøre å kontakte den registrerte eier, kan kyststaten fjerne vraket med de tilgjengelige middel som er mest praktisk effektive. Fjerningen må skje i overensstemmelse med sikkerhet og beskyttelse av det marine miljø. Åttende ledd gir kyststaten hjemmel til å fjerne vraket hvor det i samsvar med paragraf 6(c) nødvendig med umiddelbar handling, og kyststaten har informert flaggstaten og den registrerte eier. Fjerningen må skje med de mest praktiske midlene tilgjengelig, i overensstemmelse med betraktninger om sikkerhet og beskyttelse av det marine miljø.

Niende ledd pålegger konvensjonspartene å gjennomføre passende tiltak i nasjonal rett for å sørge for at eiere som er registrert i deres land retter seg etter annet og tredje ledd.

Tiende ledd fastslår at konvensjonspartene gir sitt samtykke til at kyststaten kan handle i samsvar med fjerde til niende ledd hvor dette er påkrevd.

Etter ledd elleve skal informasjonen i art. 10 ”be provided by the effected state to the registered owner identified in the reports referred to in article 6, paragraph 2.

Forutsatt at det dreier seg om at vrak innen konvensjonsområdet som representerer en fare, vil vrakfjerningsplikten inntre.

Fremstillingen har vist at art. 10 legger en rekke plikter på den registrerte eier, og at bestemmelsen gir vide fullmakter for kyststaten ved håndteringen av vrak i EEZ. Art. 10 er således en sentral bestemmelse. For å komme frem til den endelige løsning på de rettslige spørsmål når det gjelder fjerning av vrak, må likevel også konvensjonens øvrige relevante bestemmelser trekkes inn. DWRC art. 2 er i denne sammenheng viktig. Bestemmelsen søker å balansere partenes ulike interesser ved å legge flere begrensninger på kyststatens jurisdiksjonsutøvelse.¹⁰⁴ Balansens viktighet skyldes den økonomiske sones karakter, og det vises her til hva som er sagt om den grunnleggende jurisdiksjon under avhandlingens del 2.3. Begrensningene følger av art. 2 punkt (2) og (3), og en overtredelse av prinsippene som her oppstilles vil anses som et konvensjonsbrudd.

¹⁰⁴ Griggs, 2006, s. 6

Det fremgår av art. 2 (2) at kyststatens tiltak må være ”proportionate to the hazard”.

Formuleringen innebærer at det oppstilles et proporsjonalitetskrav, men uten at det sies noe om det nærmere innhold i kravet.

HRK art. 221 (1) setter, som overfor vist, grenser for kompetansen når spørsmålene om inngrepsrett skal reguleres i andre konvensjoner. Blant annet oppstiller bestemmelsen et proporsjonalitetskrav som nye konvensjoner må ta hensyn til. Formuleringen i art. 2 (2) oppfyller dette kravet, og det kan legges til grunn at begrepet skal gis det samme innhold som etter HRK art. 221 (1). For en nærmere redegjørelse for innholdet i proporsjonalitetskravet vises det til avhandlingens pkt. 2.5.2.

Art. 2 (3) fastslår videre noen generelle prinsipper som må forstås dithen at de advarer kyststaten om å utøve sine fullmakter på en fornuftig, gjennomtenkt og hensynsfull måte.¹⁰⁵ Det første av disse generelle prinsipper innebærer at kyststatens tiltak ikke må gå utover hva som er ”reasonably necessary”, dvs. nødvendig, for å fjerne et vraket. Videre skal kyststaten ikke unødvendig legge seg opp i andre staters rettigheter og interesser.

¹⁰⁵ Griggs, 2006, s. 6

3.4 Rederens refusjonsansvar

3.4.1 Innledning

En kyststat som har foretatt vrakfjerning etter reglene i Vrakfjerningskonvensjonen vil ha interesse i at de påløpte utgifter refunderes. DWRC har regler om slikt ansvar, jfr. art. 11 som bærer overskriften økonomisk erstatningsansvar for lokalisering, merking og fjerning av vrak. Art. 11 (1) gir hjemmel for refusjonsplikt. Bestemmelsen må sees i sammenheng med art. 13 om tvungen ansvarsforsikring og art. 11 (2) og art. 12 om rett til ansvarsbegrensning i henhold til internasjonale ansvars- og erstatningskonvensjoner. Pliktsubjektet etter reglene er den registrerte eier.

Formålet med reglene er å sikre at kyststaten får refundert sine utgifter til vrakfjerning ved at det foreligger tilgjengelige finansielle ressurser. For å sikre dette omhandler art. 11 (1) innholdet i de finansielle forpliktelsene, og art. 13 forplikter den registrerte eier til å ha nødvendig ansvarsforsikring eller annen finansiell sikkerhet for å dekke vrakfjerningsutgifter.¹⁰⁶

Det er her snakk om et ansvar utenfor kontraktsforhold (dette i motsetning til et ansvar som er kontraktsbasert). Skal rederen pålegges ansvar må det foreligge ansvarsgrunnlag. Art. 11 (1) ilegger som utgangspunkt den registrerte eier et objektivt ansvar, dvs. et ansvar for forvoldt skade uten hensyn til skyld.

DWRC art. 14 oppstiller en tidsgrense for hvor lenge etter ulykken kyststaten kan rette refusjonskrav.

¹⁰⁶ Griggs, 2006

3.4.2 Gjenstand for refusjon

Art. 11 (1) angir hvilke utgifter kyststaten kan kreve refundert. Det følger av bestemmelsens ordlyd at den registrerte eier som utgangspunkt er ansvarlig for kyststatens kostnader med å lokalisere, merke og fjerne vraket (jfr. art. 8, 9 og 10). Art. 11 (1) litra (a) til (c) innebærer et unntak fra dette utgangspunktet, ved at det gis en uttømmende liste over situasjoner hvor den registrerte eier likevel ikke er ansvarlig. Den registrerte eier er ikke ansvarlig hvis den maritime ulykken skyldes uventede begivenheter som ikke kan avverges (force majeure), herunder krig og ekstreme naturfenomener (litra (a)). Ansvar foreligger heller ikke hvor sjøulykken skyldes en tredjepart med intensjon om å skape skade, for eksempel gjennom terrorhandling (litra (b)) eller kyststatens feil når det gjelder kartmerking, fyrteneste og lignende (litra (c)). Disse unntakene er i samsvar med unntakene som følger av CLC og andre ansvarskonvensjoner.

Som nevnt innebærer art. 13 at den registrerte eier er forpliktet til å ha en ansvarsforsikring ”in an amount equal to the limits of liability for the ship calculated in accordance with art. 6(1)(b) of the International Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims, 1976, as amended”. Man ser her sammenhengen mellom ansvarsreglene og etableringen av forsikringsavdekning. Det vil her ikke bli foretatt noen detaljert drøftelse av art. 13, men det konstateres at bestemmelsens form likner CLC, HNS konvensjonen og andre konvensjoner som iligger den registrerte eier å ha forsikring eller annen finansiell sikkerhet.¹⁰⁷

¹⁰⁷ Griggs, 2006, s. 7

To viktige poeng som følger av art. 13 (11) bør likevel fremheves. For det første gir art. 13 (11) hjemmel for at fordringshaveren (kyststaten) kan søke kompensasjon, som den har rett til etter konvensjonen, direkte fra forsikringsgiveren eller fra andre som har stilt finansiell sikkerhet for den registrerte eiers ansvar (for eksempel en bank). Et annet viktig poeng er at forsikringsgiveren, ved direktesøksmål, kan påberope seg at ulykken som resulterte i vraket skyldtes "the wilful misconduct of the owner himself". Prinsippet om at eierens forsettlig tjenesteforsømmelse kan resultere i at forsikringsdekningen faller bort, finnes også i ansvars- og erstatningskonvensjoner som CLC, HNS konvensjonen etc.¹⁰⁸ Kyststaten er i disse tilfeller henvist til å holde seg til den registrerte eier med sitt refusjonskrav.

¹⁰⁸ Griggs, 2006, s. 7.

3.4.3 Ansvarsbegrensning gjennom internasjonale ansvars- og erstatningskonvensjoner

Vrakfjerningskonvensjonen regulerer ansvars- og erstatningsspørsmål, og føyer seg således inn i rekken av internasjonale ansvars- og erstatningskonvensjoner. DWRC art. 11 (2) opprettholder den generelle retten til ansvarsbegrensning ved å fastslå at reglene i Vrakfjerningskonvensjonen ikke skal endre den registrerte eiers rett til å begrense sitt ansvar etter reglene i LLMC 1976/1996 ("Globalbegrensningskonvensjonen"). Videre følger det av DWRC art. 12 (1) at den registrerte eier ikke skal måtte refundere kravene som følger av art. 11 (1) dersom dette vil være i konflikt med de konvensjoner som er oppregnet i art. 12 (1) litra (a) til (d). Artikkel 12 fastslår således at WRC er subsidiær i forhold til de opplistede konvensjonene i art. 12 (a) til (d), dvs. rederens ansvarsforhold og rett til ansvarsbegrensning etter disse konvensjonene opprettholdes. For en nærmere redegjørelse for prinsippene som ligger til grunn for de internasjonale ansvars- og erstatningskonvensjonene, vises det til punkt 2.4.4 under avhandlingens fremstilling av Inngrepskonvensjonen.

Nedenfor følger en fremstilling av de øvrige ansvars- og erstatningskonvensjoner. Av hensyn til avhandlingens omfangsbegrensning, er det kun reglene i LLMC 1976 art. 2 (1)(d) og (e) om kostnader og annet tap som følge av fjerning av skip og last og andre oppryddingstiltak etter sjøulykker det redegjøres nærmere for. Denne regelen er en av flere regler som angir begrensingsfeltet, dvs. hva som kan begrenses. Prinsippene for begrensingsmåten, dvs. hvordan selve begrensningen foretas, vil ikke bli behandlet.¹⁰⁹

For samtlige konvensjoner gjelder at begrensingsretten går tapt dersom eieren selv har voldt forurensningsskaden forsettlig eller grovt uaktsomt og med forståelse av at slik skade

¹⁰⁹ For en nærmere fremstilling av reglene i ansvars- og erstatningskonvensjonene vises det til Falkanger/Bull, 2004, kap.8 til 10

sannsynligvis ville oppstå. Forståelseskravet innebærer i praksis at selvskyld sjelden vil foreligge.

3.4.3.1 LLMC 1976/1996 (Globalbegrensningskonvensjonen)

Som påpekt innledningsvis er ordlyden i art. 11 (2) klar; en registrert eier som blir holdt ansvarlig etter art. 8, 9 eller 10 kan påberope seg ansvarsbegrensning etter LLMC 1976.

London-konvensjonen om begrensning av ansvaret for sjørettslige krav (heretter kalt LLMC eller globalbegrensningskonvensjonen) ble vedtatt i 1976. Konvensjonen er senere endret, sist ved en protokoll vedtatt i 1996. Norge har tiltrådt både konvensjonen og protokollen.

Reglene i 1996-konvensjonen er gjennomført i norsk lovgivning ved bestemmelsene i sjøloven kapittel 9 avsnitt II (§ 171 flg.). Reglene i konvensjonen, slik den lød før endringene i 1996, finnes i sjøloven kapittel 9 avsnitt III (§ 183 flg.). Begge regelsettene inneholder et system for lovfastsatt begrensning av ansvaret for bestemte typer av krav som oppstår i forbindelse med driften av skip. Den vesentlige forskjell er at ansvarsgrensene i 1996 konvensjonen er vesentlig høyere enn etter 1976 konvensjonen.¹¹⁰ Virkeområdet for avsnitt II og avsnitt III er angitt i sjøl. § 170.¹¹¹

Reglene karakteriseres ved at begrensningen gjelder *alle* krav som er oppstått i forbindelse med en bestemt begivenhet. Ansvarsgrensen i konvensjonen danner altså et tak for rederens samlede ansvar i anledning skade oppstått ved en og samme hendelse (globalbegrensning).¹¹²

¹¹⁰ NOU 2002:15, s. 15 flg.

¹¹¹ For en nærmere fremstilling av anvendelsesområdet for de to regelsettene se NOU 2002:15, s. 11.

¹¹² NOU 1980:55, s. 6

Både 1976-konvensjonen art. 18 og 1996-konvensjonen art. 18 gir stater som slutter seg til konvensjonen adgang til å ta forbehold når det gjelder anvendelsen av ansvarsbegrensning i forhold til krav som nevnt i LLMC art. 2 (1) (d) og (e). Bestemmelsene i art. 2 (1) (d) og (e) kan i kortform sies å omfatte kostnader og annet tap som følge av fjerning av skip og last og andre oppryddingstiltak etter sjøulykker. Bakgrunnen har vært at det har vært atskillig uenighet når det gjelder om, og i tilfelle på hvilken måte, ansvaret for disse typer krav bør kunne begrenses. Mange land her ment at slike krav bør dekkes fullt ut, uten rett til ansvarsbegrensning, mens andre land nødig ser at det gjøres unntak fra systemet for ansvarsbegrensning. Adgangen til å ta forbehold ble her en mellomløsning som fikk bred tilslutning.

Et forbehold vil ha stor betydning ved at en konvensjonsstat da selv vil ha adgang til å fastsette hvilke regler om ansvarets omfang som skal gjelde for de krav som er oppregnet i art. 2 (d) og/eller (e). Kyststaten kan velge å unnta disse kravene helt fra lovfastsatt ansvarsbegrensning. En annen mulighet vil være å fastsette egne særlige regler om og i hvilken utstrekning ansvaret for slike krav skal være begrenset. I motsetning til 1976-konvensjonen, hvor forbehold må tas når staten tiltrer konvensjonen, kan forbehold i forhold til 1996-konvensjonen tas også etter tiltredelse til konvensjonen.¹¹³ Norge har benyttet seg av adgangen til å ta forbehold i 1996-konvensjonen.¹¹⁴ Det norske forbeholdet innebærer at det er fastsatt egne begrensingsbeløp som er høyere enn dem som følger av konvensjonen. Etter de regler som gjelder i Norge i dag skal det svært høye kostnadsbeløp til for at det ikke skal bli full dekning av utgiftene til fjerning av vrak, opprensning av utslipp og fjerning av last etter sjøulykker.¹¹⁵

LLMC art. 2 bærer overskriften "claims subject to limitation" og inneholder regler om begrensingsfeltet, dvs. hvilke sjørettslige krav som er undergitt ansvarsbegrensning etter

¹¹³ NOU 2002:15, s.11 flg.

¹¹⁴ Forbeholdet følger av sjøl. § 172a om begrensning av krav i anledning oppryddingstiltak etter sjøulykker m.m jfr. § 175a om ansvarsgrensene for krav som omfattes av § 172a.

¹¹⁵ Bondi, 2006, s.9.

konvensjonen. Art. 2 er hovedregelen og må sees i sammenheng med art. 3 om krav unntatt fra begrensning og art. 4 om handlemåte som hindrer begrensning.

Art. 2 (1) fastslår “ the following claims , whatever the basis of liability may be, shall be subject to limitation of liability (...)” Forutsetningen er at unntakene i art. 3 og 4 ikke kommer til anvendelse. Her sies ikke noe om betingelsene for ansvar, men formuleringen ”whatever the basis of liability may be”, fastsetter at ansvaret kan begrenses dersom det foreligger krav som faller innenfor oppregningen. Felles for de seks kategorier av krav er at begrensingsretten ikke avhenger av ansvarsgrunnlaget. Med dette menes at begrensingsretten er uavhengig av om det er snakk om et culpa-ansvar eller et objektivt ansvar , jfr. ND 1983.279, hvor rederen kunne ansvarsbegrense selv om han var ansvarlig på objektivt grunnlag etter bestemmelser i Saltvannsfiskeloven. Begrensingsretten er heller ikke avhengig av om kravet er basert på en avtale eller på reglene om erstatning utenfor kontrakt.¹¹⁶ Refusjonsansvaret i Vrakfjerningskonvensjonen bygger på rederens ansvar utenfor kontrakt.

Begrensingsretten må sees som et privilegium, og det er grunn til å tolke reglene restriktivt (i motsetning til å tillate begrensning i tilfeller som er ”likeartede” med de særlig oppregnede). Dette innebærer ikke at begrensingsretten bare omfatter den umiddelbare skade som går inn under oppregningen i art. 2. Også regresskrav og krav fra konsekvensskade kan begrenses.¹¹⁷

De krav som er undergitt ansvarsbegrensning etter konvensjonen, fremgår av art. 2 (1) litra (a) til (f). Opplistingen av de seks punktene er uttømmende og ansvaret for andre sjørettslige krav kan således ikke kreves begrenset etter dette regelverket. En klarlegging av bestemmelsens innhold blir dermed viktig. De krav som gjelder oppryddingstiltak etter sjøulykker, og som er undergitt ansvarsbegrensning, er oppregnet i art. 2 (1) litra (d)-(f).

¹¹⁶ Bredholt/Martens/Philip, 2001, s.190

¹¹⁷ Falkanger/Bull, 2004, s.162

Verken disse reglene eller de øvrige regler i 1996-konvensjonen gjelder imidlertid forurensningsskade som skyldes utslipp av bestandig olje fra tankskip som frakter slik olje. Det er kun art. 2 (1) (d) som er aktuell i tilknytning til Vrakfjerningskonvensjonen. Art. 2 (1) (d) gir rett til å begrense "claims in respect of the raising, removal, destruction or the rendering harmless of a ship which is sunk, wrecked, stranded or abandoned, including anything that is or has been on board such a ship".

Art. 2 (1) (d) omfatter bare krav fra tredjemenn, herunder offentlige myndigheter, som har pådratt seg utgifter ved fjernings- og oppryddingstiltak, og som kan kreve erstatning av rederen til dekning av kravene. Kostnader som rederen har dersom rederen selv setter i verk fjernings eller oppryddingstiltak eller andre skadebegrensende tiltak som nevnt i litra (d), er således ikke undergitt ansvarsbegrensning. Rederens og andre begrensingsberettigedes kostnader ved slike tiltak omfattes ikke av oppregningen i art. 2 av krav undergitt ansvarsbegrensning, og tas heller ikke i betraktning på annen måte ved anvendelsen av reglene om ansvarsbegrensning. Slike kostnader må rederen selv dekke i tillegg til de krav som tredjemann har som følge av ulykken. Hvis rederen etterkommer et pålegg fra myndighetene om oppryddings - og fjerningstiltak eller andre skadeforebyggende tiltak, må derfor rederen selv bære kostnadene ved tiltaket i tillegg til å svare for andre krav innenfor begrensingsbeløpet.¹¹⁸

At en reder som foretar avvergende tiltak ikke kan melde sine utgifter i begrensingsfondet begrunnes i rimelighetshensyn. Et forslag om at også rederen skulle kunne melde et krav på refusjon av avvergesesutgifter i fondet ble under arbeidet med konvensjonen nedstemt på diplomatkonferansen i London i 1976. Avvisningen ble begrunnet med at rederen i mange tilfeller er den som har forårsaket vanskelighetene, og har plikt til å redusere virkningen av egne skadegjørende handlinger. Det ville derfor være umoralsk om han fikk dekket utgiftene til slike tiltak i konkurranse med de skadelidtes krav.¹¹⁹ LLMC har på dette punkt en annen løsning enn oljesølsansvarskonvensjonen av 1969 (også kalt CLC-konvensjonen).

¹¹⁸ NOU 2002:15, s.15 og 26

¹¹⁹ NOU 1980:55, s.18

At eier /reder ikke kan begrense egne omkostninger ved tiltak som nevnt i LLMC art. 2(1) (d) reiser spørsmålet om reder er best tjent med å forholde seg passiv, og overlate til det offentlige å aksjonere, for så å påberope seg begrensning av det offentliges refusjonskrav.

Art. 2 (1) (d) oppstiller tre kumulative vilkår som må være oppfylt for at den registrerte eier skal kunne påberope seg retten til ansvarsbegrensning.

Det første vilkåret er at kravet må gjelde "a ship" som har blitt vrak etc. Det vil ikke kunne begrenses for fartøy som ikke omfattes av konvensjonens skipsbegrep, og en avgrensning mot andre innretninger er nødvendig. Ved bedømmelsen av om fartøyet er skip i begrensingsreglenes forstand, er det avgjørende om skipsegenskapen forelå når skipet sank, strandet, ble vrak osv., jfr. art. 2 (1) (d). Dersom fartøyet var skip på dette tidspunktet, vil begrensingsretten også gjelde for vraket og for alle gjenstander om bord.¹²⁰ Bestemmelsen inneholder ingen definisjon av skipsbegrepet, men uttalelser i juridisk teori går i retning av en vid forståelse av begrepet skip. Tørrlasteskip, bulkskip, lektere, fiskefartøyer, oppsynsbåter etc. omfattes klart av bestemmelsens skipsbegrep. Det stilles små krav til fartøyets størrelse, og mindre båter som seilbåter og passbåter skal betraktes som skip. Spesialfartøyer, som for eksempel luftputefartøyer og flytedokker, er annerledes konstruert enn skip. Disse omfattes ikke av skipsbegrepet i art. 2 (1) (d). Ansvar for omkostninger ved fjerning av slike vrak vil derfor ikke være begrenset.

Vrakfjerningskonvensjonen opererer med et videre skipsbegrep enn HRK art. 2 (1)(d). Konvensjonsutkastet art. 1 (2) definerer skip og fastslår at begrepet omfatter "a vessel of any type whatsoever operating in the marine environment and includes hydrofoil boats, air-cushion vehicles, submersibles, floating craft, and floating platforms except when such platforms are on location engaged in the exploration, exploitation or production of sea-bed mineral resources". Forutsatt at konvensjonens øvrige vilkår er oppfylt, kan kyststaten med hjemmel i Vrakfjerningskonvensjonen kreve vrakfjerning av spesialfartøy som

¹²⁰ Se *Runde MarIus* 213, s. 74, med videre henvisninger.

luftputefartøy, miniubåter, flytedokker etc. Kyststaten kan også gjøre refusjonsansvaret gjeldende for å dekke myndighetenes utgifter som følge av fjerning av disse typer skip. Siden ansvarsbegrensingsreglene ikke gjelder for denne type vrak, vil ansvarsbegrensning være utelukket.

Det annet vilkår er at kravet må ha tilknytning til "Raising, removal, destruction or the rendering". "Rendering" (uskadeliggjørelse) dekker tilfelle der skip eller eiendeler tilknyttet skipet blir tatt hånd om uten å fjernes eller ødelegges; farlig last blir for eksempel nøytralisert der den ligger.

Det siste og tredje kravet er at operasjonen må ha tilknytning til et skip som "is sunk, wrecked, stranded or abandoned". "Stranded" omfatter alle former for grunnstøting, Et skip som har sunket eller strandet vil i mange tilfeller også bli regnet som et vrak. Men skipet kan også være sunket, strandet eller forlatt uten å måtte betegnes som vrak og derfor står disse ulike alternativer. Uttrykket "wrecked" vil kunne ha selvstendig betydning der ingen av de øvrige karakteristikker passer, men skipet likefullt er blitt vrak, for eksempel etter brann eller uvær.¹²¹

Hevingen etc. kan gjelde "a ship" som er sunket, strandet m.v. Det siktes nok først og fremst til det skip som rederen forsøker å begrense sitt ansvar for. Dette skip er for eksempel sunket i kyststatens økonomiske sone som følge av en lastforskyvning med påfølgende kantring, og blir forlangt fjernet av myndighetene med hjemmel i Vrakfjerningskonvensjonen. Den ubestemte form "a ship", sammenholdt med den bestemte form, "the ship" i art. 2 litra (e), tilsier imidlertid at også ansvaret for fjernelse av andre skip kan kreves begrenset, hvor dette ansvar har den nødvendige tilknytning til det skip som begrensningen kreves for.¹²²

¹²¹ NOU 1980:55, s. 17

¹²² NOU 1980 :55, s. 17

Hevingen kan etter litra (d) videre gjelde "anything that is or has been on board such ship" dvs. i slikt skip som er nevnt ovenfor. Viktigst i denne forbindelse er last, men også reisegods, bunkers, utstyr og deler av skipet omfattes av bestemmelsen. Det er imidlertid et vilkår at skipet som har eller har hatt disse tingene om bord har forulykket på en av de nevnte måtene. Dersom skipet er i god behold, kan ikke krav i anledning av for eksempel uskadeliggjørelse av last det har dumpet kreves begrenset med hjemmel i litra (d). Slike krav kan bare kreves begrenset med hjemmel i art.2 litra (e), men dette vil ikke være en aktuell bestemmelse i forhold til WRC, jfr. kravet om at lasten må stamme fra et vrak.

Art. 2 (1)(e):

Begrensningsrett foreligger også etter art. 2 (1) (e) for "claims in respect of the removal, destruction or the rendering harmless of the cargo of the ship". Begrensning etter denne bestemmelsen kan tenkes når det offentlige vil ha dekket utgifter til uskadeliggjøring av last om bord i vraket. Uskadeliggjørelsen kan eksempelvis ha skjedd ved å sprøyte inn kjemikalier for å nøytralisere farlige stoffer.

3.4.3.2 Oljesølansvaret og annet miljøansvar

Ønsket om dekke alle skader, tap og omkostninger som påløper som følge av en oppstått eller truende forurensning er bakgrunnen for et utbygd ansvarssystem med ulike ansvarsregimer.¹²³ Det internasjonale arbeidet for å forbedre erstatningsordningene ved oljeforurensning kom bla. som følge av TORREY CANYON ulykken, og resulterte i Ansvarskonvensjonen 1969 (også kalt CLC-konvensjonen). Inngrepskonvensjonen og CLC er utarbeidet parallelt av IMO, og miljøfølgene av skipsulykker med oljetankere gjør at tiltak overfor slike vrak i hovedsak vil skje med hjemmel i Inngrepskonvensjonen.

¹²³ I TORREY CANYON ulykken oversteg summen av de tap, skader og utgifter som påløp betydelig skipets begrensningsbeløp etter de dagjeldende globalbegrensningsreglene i begrensningskonvensjonen av 1957. Falkanger/Bull, 2004, s.175

Ansvarskonvensjonen 1969 innebar en radikal endring av de tidligere gjeldende prinsipper. Eiere av skip som transporterte olje som last i bulk, ble pålagt et praktisk talt objektivt ansvar for oljeforurensning. Ansvaret kunne begrenses, men begrensingsbeløpene lå vesentlig over det som fulgte av de alminnelige globalbegrensingsreglene. Eierne ble også pålagt forsikringsplikt for mulig ansvar. Etter CLC-konvensjonen er tankskipseieren det sentrale ansvarssubjekt. Ved vedtakelse av den såkalte fondskonvensjonen (også kalt FC-konvensjonen) er også mottakerne av oljen som transporteres (i praksis oljeselskapene) trukket inn som ansvarlige ved siden av eierne. FC-konvensjonen forplikter oljemottakerne til å etablere et internasjonalt erstatningsfond som dels skulle komme inn med erstatning til skadelidte utover det som fulgte av ansvarskonvensjonen, og dels skulle overta deler av skipseierens ansvar etter ansvarskonvensjonen (ansvarsspredning).¹²⁴ Ansvarssystemet fremstår etter dette i to nivåer hvor begge nivåer gir dekning for f.eks. kyststatens refusjonskrav. Er vraket et skip som transporterer olje som last i bulk, er det disse ansvarsreglene som kommer til anvendelse.

Store skipsulykker de senere år har vist at de opprinnelige ansvarsbeløpene likevel ikke var tilstrekkelige. I 1992 ble det vedtatt nye protokoller til ansvars- og fondskonvensjonene. De reviderte konvensjonene kalles nå ansvarskonvensjonen 1992 og fondskonvensjonen 1992. Ved vedtak i IMOs juridiske komité oktober 2000 ble begrensingsbeløpene i begge konvensjonene betydelig forhøyet. Vedtakene er akseptert bla. av de nordiske land, og trådte i kraft november 2003.¹²⁵ Nye omfattende ulykker¹²⁶ medførte at IMO, etter EU-initiativ og press, i mai 2003 vedtok en ny protokoll om kompensasjon ved oljeforurensning (Supplementary Found 2003).¹²⁷ Denne protokoll er nå trådt i kraft og innebærer en betydelig øking av de beløp som vil stå til disposisjon for de skadelidte ved et oljesøl. De høye beløp det her er snakk om gjør at refusjonskrav nok i praksis ikke vil

¹²⁴ Falkanger/Bull, 2004, s.175

¹²⁵ Falkanger/Bull, 2004, s.176

¹²⁶ Blant annet ulykker med skipene ERIKA (Frankrike 1999) og PRESTIGE (Spania 2002)

¹²⁷ Falkanger/Bull, 2004, s. 176

fremmes etter inngrep med hjemmel i Vrakfjerningskonvensjonen, men hvor vrakfjerningen er foretatt med hjemmel i Inngrepskonvensjonen.

Erfaring fra de senere år viser at bunkersoljesøl fra andre skip enn tankskip kan forårsake omfattende lokale forurensinger. Det ble i 2001 derfor vedtatt en bunkersoljekonvensjon, men fraværet av fond i denne konvensjonen gjør at skadelidte kan risikere at deler av tapet ikke dekkes.

Den internasjonale konvensjon om ansvar og erstatning for skade i forbindelse med sjøtransport av farlige og skadelige stoffer, HNS-konvensjonen, ble vedtatt i 1996. Hovedformålet med konvensjonen er å sikre det erstatningsrettslige vernet ved skader forvoldt i forbindelse med sjøtransport av farlige og skadelige stoffer (HNS-last). Reglene er stort sett som i CLC/FC.

I likhet med Oljesøl-konvensjonene og Bunkers-konvensjonen er også beløpsgrensene i HNS-konvensjonen betydelig høyere enn i globalbegrensningskonvensjonen, slik at utsiktene til full erstatning ved store ulykker med omfattende skader vil øke vesentlig.¹²⁸

¹²⁸ NOU 2004:21, s. 7

4 Avslutning og vurdering

Kyststaten har ingen suverenitet, men bare suverene rettigheter for begrensede formål i EEZ. Vedtakelse av Vrakfjerningskonvensjonen vil medføre at kyststatens jurisdiksjon i økonomisk sone utvides i forhold til gjeldende folkerett. Jurisdiksjonsutvidelsen består i at kyststaten etter konvensjonens ikrafttredelse har hjemmel for å gripe inn overfor vrak i EEZ som tilhører en konvensjonspart dersom det er en fare for navigasjonen eller volder mindre forurensningsrisiko. Konvensjonen innebærer ingen endringer i forhold til Inngrepskonvensjonen når det gjelder hvilke tvangsmiddel som kan benyttes overfor vrak, og kyststaten må i samsvar med HRK art. 221(1) påse at tiltakene er proporsjonale med den truende fare.

Vrakfjerningskonvensjonen medfører at andre staters interesse i selv å bestemme hva som skal skje med vraket, må vike for kyststatens interesse i å kunne sette i gang tiltak mot havforurensning eller for å unngå navigasjonsrisiko for f.eks. skip som skal inn til kyststatens havner. Dette er i realiteten en funksjonell utvidelse av kyststatens kompetanse i EEZ.

Under arbeidet med Vrakfjerningskonvensjonen har det vært et tema hvorvidt konvensjonens anvendelsesområde skal utvides til også å gjelde i territorialfarvannet.¹²⁹

I oktober 2006¹³⁰ ble det fremmet forslag om en ny formulering av art. 1 (2) som vil innebære at konvensjonen kan gis anvendelse i territorialfarvannet. En rekke stater og

¹²⁹ LEG 90/5, LEG 91/3 og LEG 92/4/3

sentrale organisasjoner stiller seg bak forslaget, men forslaget er fortsatt under vurdering og spørsmålet vil først bli avgjort på diplomatkonferansen i mai 2007.¹³¹

Hovedregelen i territorialfarvannet er at kyststaten har full suverenitet. En utvidelse av konvensjonens anvendelsesområde, vil medføre at kyststaten må tilpasse sin nasjonale lovgivning slik at den interne rett oppfyller konvensjonsforpliktelsene.¹³² For mange stater er vrakproblemet størst i territorialfarvannet. En anvendelse av konvensjonen i denne sjøsonen innebærer at kyststaten får fordel av de obligatoriske internasjonale forsikringsbestemmelsene, og dermed har større mulighet til å få refundert sine vrakfjerningsutgifter.

¹³⁰ LEG 92/WP.3/rev.1

¹³¹ Bak forslaget står Comité Maritime International (CMI), International Chamber of Shipping (ICS), samt delegasjoner fra Bahamas, Brazil, Canada, Danmark, Finland, Frankrike, Italia, Japan, Norge, Sør Afrika og Storbritannia.

¹³² I Norge gir havneloven og forurensningsloven hjemmel for å ilegge vrakfjerningsplikt og refusjonsansvar i territorialfarvannet.

5 Litteraturliste

5.1 Bøker, tidsskrifter, etc.

Falkanger, Thor og Hans Jacob Bull *Innføring i sjørett*. 6. utg. Oslo, 2004

Wetterstein, Peter *Redarens miljøskadeansvar*, Åbo 2004

Hakapää, Kari *MARINE POLLUTION in INTERNATIONAL LAW*, Helsinki 1981

Ruud, Morten, Geir Ulfstein og Ole Kristian Fauchald *Utvalgte emner i folkerett*. Tano Aschehoug AS, 1997

Ruud, Morten og Geir Ulfstein *Innføring i folkerett*. Tano Aschehoug AS, 1998

Germer, Peter *Indledning til folkeretten*. 3. utg. Jurist- og Økonomforbundets forlag, 2004

Ringbom, Henrik *ENVIRONMENTAL PROTECTION AND SHIPPING –Prescriptive Coastal State Jurisdiction in the 1990`s*. MarIus 224. Oslo 1996

Fleischer, Carl August *FOLKERETT*, 8. utg. Universitetsforlaget 2005

Aall Jørgen og Torkel Opsahl. *Folkeretten. I: Knophs oversikt over Norges rett*. 11. utg. Oslo 1998, s.841-867

Bredholt, Jørgen, Jesper Martens og Allan Philip *Søloven med kommentarer*, 3. utg. Jurist- og Økonomforbundets forlag 2001

Torgersbråten, Ståle *Kyststatens jurisdiksjon ved miljøforurensning eller fare for miljøforurensning fra fremmed skip*. MarIus 341. Oslo, 2006

Runde, Aslak *Vrakfjernng*. MarIus 213, Oslo 1995.

Griggs, Patrick *DRAFT WRECK REMOVAL CONVENTION (DWRC)*

<http://66.249.93.104/search?q=cache:LLIDmlf4w00J:www.comitemaritime.org/Capeto...> 08.09.06

Bondi, Viggo *Ny vrakfjerningskonvensjon*

http://www.lu.no/images/stories/dokumenter/generellviggo_bondi.ppt 25.10.06

5.2 Konvensjoner, traktater, etc.

FNs havrettskonvensjon, United Nations Convention on the Law of the Sea 1982

Inngrepskonvensjonen, International Convention relating to Intervention on the High Seas in cases of Oil Pollution casualties , 1969

CLC 1969/1992/2000, International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1969

FUND 1971/1992/2000, International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage, 1971

Supplementary Fund 2003, Protocol establishing an International Oil Pollution Compensation Fund

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

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

LLMC 1976/1996 (Globalbegrensningskonvensjonen), Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims, 1976

Vrakfjerningskonvensjonen (utkast), Draft Convention on Wreck Removal (IMO LEGAL COMMITTEE 92 session, Agenda item 4)

5.3 IMO forarbeider

LEG 86/4/1

LEG 87/4/1

LEG 89/5/3

LEG 75/11/

LEG 85/3/

LEG 92/4/3,

LEG 92/WP.3/Rev.1

LEG 90/5

LEG 91/3

5.4 Norske lover

Lov av 24. juni nr. 39, 1994 – Lov om sjøfarten (sjøloven)

Lov av 17. des nr. 91, 1976 – Lov om Norges økonomiske sone (Økonomisk soneloven)

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

Lov av 8. juni nr. 51, 1984, - Lov om havner og farvann m.v. (havneloven)

5.5 Norske forarbeider

NOU 1980: 55 - Begrensning av rederansvaret Passasjerbefordring

NOU 2002:15 - Ansvar for oppryddingstiltak etter sjøulykker

NOU 2004:21 - Erstatningsansvar ved sjøtransport av farlig gods

St.meld. Nr. 14 (2004-2005) - På den sikre siden – sjøsikkerhet og oljevernberedskap

St.prp. nr. 37 (1995-1996) - Samtykke til 1) ratifikasjon av De forente nasjoners havrettskonvensjon av 10. desember 1982, med tilhørende norske erklæringer, 2) tiltredelse til avtale av 28. juli 1994 om gjennomføring av del XI i De forente nasjoners havrettskonvensjon av 10. desember 1982.

Inst. S. nr. 227 (1995-1996) – Ratifikasjon av De forente nasjoners havrettskonvensjon av 10. desember 1982, med tilhørende norske erklæringer, og 2) tiltredelse til avtale av 28. juli 1994 om gjennomføring av del XI i De forente nasjoners havrettskonvensjon av 10. desember 1982.

