

Martin Eilertsen

Tankskip, forurensing og EU

Erika- og Prestige-forlisenes betydning for
sjøfartspolitik i EU

Fordypningsoppgave i Lektorutdanning i historie
Veileder: Håkon With Andersen

Mai 2019

Martin Eilertsen

Tankskip, forurensing og EU

Erika- og Prestige-forlisenes betydning for
sjøfartspolitik i EU

Fordypningsoppgave i Lektorutdanning i historie
Veileder: Håkon With Andersen
Mai 2019

Norges teknisk-naturvitenskapelige universitet
Det humanistiske fakultet
Institutt for historiske studier

Innhold

1. Innledning.....	3
2. Bakgrunn og kontekst	4
3. Forlisene	5
3.1 <i>Erika</i> -forliset.....	5
3.2 Umiddelbare følger av <i>Erika</i> -forliset	7
3.3 <i>Prestige</i> - og <i>Castor</i> -forlisene:	9
3.4 Følger av <i>Prestige</i> -forliset.....	10
4. Etter <i>Prestige</i> og <i>Erika</i>	12
4.1 <i>Erika</i> leder til regelendringer	12
4.2 Gjentakelse fører til fremskyndelse	14
5. Oppsummering og konklusjon.....	16
Litteratur:	18

1. Innledning

Erika- og *Prestige-*forlisene i henholdsvis 1999 og 2001 hadde store konsekvenser for skipsfart i Europa. I tillegg til omfattende umiddelbare konsekvenser, ledet ulykkene til at EU fikk en mer fremtredende sjøfartspolitikken enn tidligere.

Så, på hvilken måte muliggjorde eller framskyndet forlisene endringer i EUs regler for skipsfart? For å svare på dette spørsmålet skal det først være en generell gjennomgang av hvilke utfordringer som allerede eksisterte i europeisk sjøfart. Det vil bli en gjennomgang av ulykkene for å vise hva som sviktet, både med skipene og med systemet rundt. Oppgaven går mer detaljert til verks på *Erika*-forliset fordi den demonstrerer godt hvor mange instanser som ble involvert, i tillegg til at det viser hvor utilstrekkelig inspeksjonene hadde vært med tanke på skadeomfanget. Deretter vil det bli en gjennomgang av de umiddelbare konsekvensene av ulykkene etterfulgt av regelendringer og ny praksis som viser hvordan EU fikk en egen sjøfartspolitikken, som i tillegg kunne håndheves.

Kildene som har blitt brukt, baserer seg i stor grad på sekundærkilder om forlisene og skipsfart i den aktuelle perioden. Det har også blitt brukt primærkilder i form av rapporter om forlisene og avisoppslag. Rapportene om forlisene går veldig detaljert til verks, så oppgaven er basert på generelle referat av rapportene. Avisoppslagene viser de generelle holdningene på den tiden og hvordan diverse bransjer reagerte på endringene som ble gjennomført etter forlisene, og hvordan det var et politisk press om å få endringene gjennomført.

Sekundærlitteraturen gir et dypere innblikk i hva som skjedde etter forlisene og hvordan det var mulig for EU å implementere regelendringene.

Det er noen viktige begrep som må forklares først. Det første viktige begrepet er *klaseselskap*. Klaseselskap er de som skal stille krav til og klassifisere skip som, blant annet, holder en viss sikkerhetsmessig standard. Det blir gjennomført ved at de utarbeider regler for bygging av skip. Klaseselskapene har inspektører i flere havner for å sikre at reglene følges og skipene vedlikeholdes. Noen kjente klassifikasjonsselskap er American Bureau of Shipping (ABS), Lloyd's Register of Shipping, Det Norske Veritas (DNV) og Registro Italiano Navale (RINA).¹ Flere av klaseselskapene er organisert gjennom

¹ Brudevoll, B. A. 2018. Skipsklassifikasjon. *Store norske leksikon*. Hentet fra <https://snl.no/skipsklassifikasjon>

klassifikasjonsselskapenes interesseorganisasjon International Association of Classification Societies (IACS).²

Det andre viktige begrepet er *flaggstat*. Staten eller landet hvor et skip er registrert, kalles flaggstaten. Skipet vil bære flagget til denne staten. Vilkårene for registrering av fartøy bestemmes av denne staten. I tillegg er den forpliktet til å passe på at fartøyene som bærer den statens flagg oppfyller disse vilkårene.³ Flaggstaten behøver ikke å være samme land som hvor eieren er registrert. Et begrep som er sentralt med tanke på flaggstat er *bekvemmelighetsflagg*. Det vil si at eieren registrerer skipet i et land hvor man har lavere skatt og driftsutgifter enn det eieren har i hjemlandet. Skip med bekvemmelighetsflagg er ofte registrert i land som Liberia, Panama, Honduras eller Kypros.⁴

2. Bakgrunn og kontekst

Et forskningsprosjekt fra 1977 pekte på at rundt 75 prosent av norske skipsulykker skyldes kollisjoner og grunnstøtinger. Ifølge rapporten var menneskelig feil skrevet som årsak på 85 prosent av disse ulykkene, uten videre forklaringer. Rapportene inkludert i prosjektet tok også sjeldent hensyn til mer enn antallet og kvaliteten på mannskapet. De konkluderte med at etterforskningen av ulykkene må tas «et steg videre», hvor hele systemet måtte etterforskes som helhet. Dette inkluderte blant annet å se på hvordan styresmakter, verft, utstyrsleverandører og classeselskap hadde innvirkning på ulykkene.⁵ Dermed eksisterte det allerede en viss anerkjennelse om at ulykkene kunne skyldes feil i flere ledd i systemkjeden, men det ville ta tid før noen tok tak i denne problemstillingen.

Gjennom 1980- og 1990-tallet skjedde det en annen utvikling. Gjennomsnittsalderen på flåten gikk opp ett år per år, altså skipene ble i gjennomsnitt eldre grunnet mer gjenbruk og mindre produksjon av nye skip. I 1989 var gjennomsnittsalderen for skip på 16 år. På 1960- og 1970-

² Paulsen. G. 2017. Det Norske Veritas. *Store norske leksikon*. Hentet fra https://snl.no/Det_Norske_Veritas

³ Henriksen. T 2017. Flaggstat. *Store norske Leksikon*. Hentet fra <https://snl.no/flaggstat>

⁴ Henriksen. T 2017. Bekvemmelighetsflagg. *Store norske Leksikon*. Hentet fra <https://snl.no/bekvemmelighetsflagg>

⁵ DNV 1977. Causal Relationships of Collisions and Groundings - Report no 80-1144. I Paulsen, Andersen, Collett & Stensrud 2014. *Building Trust – The History of the DNV – 1864-2014*: 232

tallet gikk trenden i motsatt retning, altså at gjennomsnittsalderen gikk nedover.⁶ Dermed ble tankskipene på Europas sjøveier, i gjennomsnitt, stadig eldre på 1990-tallet.

Gjennom hele 1990-tallet skjedde en rekke alvorlige ulykker med tankskip. Blant disse var den gresk-registrerte *Aegan Sea*, som gikk på grunn og eksploderte i nordvest-Spania.

Ulykken ledet til at 80 000 tonn olje lekket ut i sjøen og skapte store problemer for de 3-4000 fiskerne i området.⁷ Generelt sett er Europas farvann er svært værutsatte og har høy tetthet av områder med sårbar økonomi og økologi, noe som gjør Europa veldig utsatt for skipsulykker og oljesøl.⁸ De neste kapitlene er det en gjennomgang av *Erika*- og *Prestige*-forlisene, og deres umiddelbare konsekvenser for sjøfarten og holdningene til gjentatte oljesøl.

3. Forlisene

3.1 *Erika*-forliset

Erika var et tankskip med enkeltskrog som ble bygget i Japan i 1975.⁹ Enkeltskrog vil si at skipet kun har ett skrog som skiller lasten fra utsiden av skipet. Alternativet til enkeltskrog er dobbeltskrog, hvor skaden må gå gjennom begge skrogene for at det skal bli en lekkasje. Enkeltskrog var normalen på skip frem til midten av 1990-tallet.

I 1999 var *Erika* registrert på Malta, og eid av Tevere Shipping. Skipet var klassifisert av Registro Italiano Navala (RINA), et klassifiseringsselskap i IACS.¹⁰ Skipet møtte dårlig vær i den engelske kanal, hvor bølgene var rundt 3-4 meter høye og vindhastigheten lå på 30-35 knop. 10. desember 1999 klokken 13:12, rapporterte skipet, som påkrevd, at de passerte Ushant, en øy utenfor Bretagne. Været forverret seg til vinder på 40-45 knop og bølger på over 6 meter. Rundt klokken 12:40, 11. desember, merket kapteinen at skipet begynte å krenge mot styrbord, og han anslo at helningen var på rundt 15 grader. Klokken 14:08 ble det

⁶ Paulsen, G., Andersen, H.W., Collett, J.P. & Stensrud, I.T. 2014. *Building Trust – The History of the DNV – 1864-2014*: 244

⁷ Rafgard, T. 2011. *Tankers, Big Oil & Pollution Liability*: 266-267

⁸ Broekema W. 2015. Crisis Induced Learning and Issue Politization in the EU: the *Braer*, *Sea Empress*, *Erika*, and *Prestige* Oil Spill Disasters, *Public Administration*, 2(94), 381-398. <https://doi.org/10.1111/padm.12170>: 385-386

⁹ Rafgard 2011: 280

¹⁰ Sea-web. *Casualty Detail – Erika*. Hentet fra:

https://maritime.ihs.com/Areas/Seaweb/authenticated/authenticated_handler.aspx?control=casualtyovw&CASUALTYID=7377854%2c0001010

sendt en nødmelding fra skipets telex, som ble mottatt av et fransk redningsselskap (MRCC). *Erikas* posisjon var da i et område hvor vindhastigheten var for høy til at redningshelikoptre kunne sendes ut. Nødmeldingen hadde ingen informasjon om hvorfor den var sendt ut. MRCC prøvde å få kontakt med skipet, uten å lykkes. Klokkeren 14:15 fikk *Erika* kontakt med containerskipet *Nautic*, som seilte i samme område. *Erika* ba om assistanse til å få sendt ut en melding til eierne av skipet over radiotelefon, om nødvendig. *Nautic* klarte ikke å kontakte eierne av *Erika*, og ba derfor *Erika* om å ta kontakt med andre skip i nærheten. Få minutter senere, klokken 14:18, hadde skipet delvis rettet seg opp og krenget 5 grader mot styrbord. Grunnet stormen lot kapteinen være å sende mannskap ut på dekk for å sjekke skadene, og tok derfor elektroniske målinger av innholdet i tankene i stedet. Det ble observert at ballasttank nr. 2 på styrbord side var halvfull, når den egentlig skulle være tom. I tillegg hadde væsknivået i oljetank nr. 3, i midten av skipet, «sunket dramatisk». Det ble dermed konkludert at deler av lasten i tank nr. 3 hadde lekket inn i ballasttank nr. 2. For å kompensere for dette, valgte kapteinen å tømme en annen ballasttank på styrbord side. Hele prosessen tok rundt to timer. Deretter satte skipet ned hastigheten og kansellerte nødmeldingen. Kapteinen styrte også skipet nærmere land for å finne en nødhavn, sa over radio at han hadde situasjonen under kontroll og informerte om kursendringen. Han kontaktet Panship, og informerte dem om en mulig intern lekkasje og kursendringen. Etter forespørsel fra Panship tok han kontakt med Totals hovedkontor i Paris. Han informerte også BEA/mer og havnemyndighetene i St. Nazaire om situasjonen.¹¹

Erika hadde på dette tidspunktet, klokken 17:30, utviklet noen strukturelle defekter på dekk. For å forhindre at oljen i tank nr.1 på styrbord side skulle lekke ut, i tilfelle skadene forverret seg, ble oljen pumpet inn i den midterste tanken. MRCC kontaktet kapteinen og spurte hvilken nødhavn han skulle til, hvorpå han informerte om at han var på vei til en nødhavn i Donges. Klokkeren 21:20 spurte MRCC *Erika* om en detaljert beskrivelse av skadene på skipet, opplysninger som var nødvendig for havnemyndighetene i St. Nazaire. Kapteinen informerte om sprekkene på dekk, samt. ga et sammendrag av reisen fra og med da skipet begynte å helle mot styrbord. *Erika* fortsatte deretter reisen mot nødhavnen.¹²

12 desember, klokken 00:10, begynte skipet på nytt å helle mot styrbord. Denne gangen på rundt 3-4 grader. Ifølge målingene i tanken hadde væsknivået i ballasttanken på styrbord side

¹¹ Permanent Commission of enquiry into accidents at sea (CPEM) u.å. Report of the Enquiry into the Sinking of the *Erika* off the Coasts of Brittany on 12 December 1999. Hentet fra http://www.bea-mer.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/RET_ERIKA_En_Site.pdf: 43-47

¹² CPEM: 47-50

doblet seg fra 10 meter fra topp ned til innholdet i tanken, til rundt 4-5 meter. Dette tyder på at det var en lekkasje som fylte ballasttanken. Pumpene fortsatte å tømme tanken de neste tre timene. Mens dette pågikk ble *Erika* vanskeligere å styre og sprekkene utvidet seg. Klokkene 03:30 ble det oppdaget at oljetank nr. 3 på styrbord side hadde en lekkasje, hvor nivået økte fra 1,5 meter til 4 meter. Olje i sjøen ble også observert. MRCC prøvde gjentatte ganger å kontakte *Erika* på radio, men fikk ikke kontakt før de sendte en telex-melding. Kapteinen sendte koordinater med skipets posisjon, kurs og hastighet.¹³

Klokkene 05:54 rapporterte kapteinen om et brudd i skroget, og at skipet hadde begynt å ta inn vann. Han sendte en ny nødmelding og ba om at skipet skulle evakueres, noe som ledet til at MRCC igangsatte en redningsoperasjon. Få minutter senere fikk de inn en melding om at halve lengden på siden av ballasttank nr. 2 på styrbord side hadde revnet opp, falt av og forsvunnet ned i dypet. Denne skaden resulterte i at skipet ikke lenger kunne styres. Kort tid senere fikk Total en melding om at skaden ble kontinuerlig forverret. Redningshelikoptrene lettet klokken 07:37 og begynte å fly mot skipet. Klokkene 08:08 begynte kjølen på skipet å knekke. To minutter senere var redningshelikoptrene på plass og begynte å løfte mannskapet av skipet. Mens redningsaksjonen pågikk, begynte skipets baug og akter å separeres slik at skipet bøyd seg på midten. Redningsaksjonen ble fullført 12. desember, klokken 10:43, og alle 26 om bord ble reddet.¹⁴

Erikas 80 meter lange baugseksjon ble fullstendig separert fra akterskipet, og fløt vertikalt i vannet til den sank natt til 14. desember. En taueoperasjon ble forsøkt på resten av skipet, men forsøket feilet, og resten av skipet sank 14. desember 1999, klokken 14:45.¹⁵

3.2 Umiddelbare følger av *Erika*-forliset

Erika brakk i to, 30 nautiske mil fra Pointe Penmarch i Bretagne.¹⁶ Mannskapet ble reddet før skipet sank, men lasten på 31 000 tonn drivstoffolje forurenset kystområdet og havområdene rundt forliset.¹⁷ Oljen var en form for tungolje. Den er spesielt vanskelig å rydde opp etter, fordi den er resistent mot naturlig nedbrytning, og vanskelig å fjerne ved mekanisk og kjemisk opprydding. Oppryddingen ville ta to år å gjennomføre, med ytterligere to år for å bli kvitt

¹³ CPEM: 50-51

¹⁴ CPEM: 51-52

¹⁵ CPEM: 52

¹⁶ Rafgard 2011: 280

¹⁷ Paulsen, et al. 2014: 407

avfallet.¹⁸ Selv om den totale mengden olje i utslippet var kun syv prosent av utslippet til *Amoco Cadiz*, et skip som hadde grunnstøtt utenfor Frankrike i 1978, skapte *Erika* mer oppmerksomhet fra media, og politisk debatt.¹⁹ *Erika* forliste på grunn av store svakheter, ikke bare i skroget, men også i regelverket som lot skipet seile i dårlig tilstand. Kort tid før *Erikas* siste reise, hadde klassifiseringselskapet RINA inspisert og godkjent skipet. Ifølge dem var alt gjennomført i henhold til IACS sine standarder.²⁰ Gravingen inn i RINAs virksomhet fortsatte, både blant etterforskere og journalister.

Sommeren 2000 skrev BBC en omfattende artikkel om ulykken, kalt: «The Scandal of the *Erika*», hvor de skrev at etter forliset begynte franske etterforskere å lete etter eieren av *Erika*. Det var en utfordrende oppgave, hvor sporene gikk gjennom syv forskjellige land.²¹ Skipet hadde også hatt flere forskjellige navn og eierskap, blant annet: *Shinsei Maru*, *Glory Ocean*, *Intermar Prosperity* og *Prime Noble*.²²

Eieren av *Erika* ble til slutt identifisert som den italienske forretningsmannen Guiseppe Savarese. BBC rapporterte at Savarese hadde blitt ettersøkt i Frankrike som følge av forliset, og hadde en kausjon på tilsvarende £ 1 million.²³ Savarese skyldte på det italienske klassifiseringselskapet RINA, som hadde klassifisert *Erika*. Roberto Cazzulo fra RINA gikk med på at de burde visst bedre, men ville ikke ta fullt ansvar og fordelte heller skylden med myndighetene på Malta, skipets flaggstat. Maltas myndigheter derimot mente at skylden lå på eieren av skipet og RINA. I tillegg påpekte Lino Vassallo, fra Maltas maritime myndigheter, i et intervju at det hadde hendt at etter hvert som skip begynner å bli for gamle til å bli økonomiske «vil det være en motvilje mot å bruke mer enn et minimum av det som trengs for å vedlikeholde skipet skikkelig.» RINA hadde i utgangspunktet skyldt på kapteinen på skipet, kaptein Karun Mathur, som satt i kort tid fengslet i Frankrike.²⁴

Mange i oljetankerindustrien mente at *Erika* var et engangstilfelle. Likevel ble det oppdaget av en BBC-korrespondent at et lignende skip, kalt *Nunki*, hadde fått lov til å reise videre både av maltesiske og italienske havnemyndigheter. Da *Nunki* nådde Amsterdam sommeren 2000

¹⁸ Rafgard 2011: 280-281

¹⁹ Rafgard 2011: 280

²⁰ Paulsen et al. 2014: 407-408

²¹ Smith, G. & Mangold, T. 2000. The scandal of the *Erika*. BBC. Hentet fra <http://news.bbc.co.uk/2/hi/programmes/correspondent/883110.stm>

²² CPEM: 15

²³ Smith & Mangold 2000

²⁴ Ibid.

ble den ble holdt igjen av havnemyndighetene. Ifølge BBC ble skipet senere skrapet.²⁵ Nunki var også klassifisert av RINA, og ble sendt til et opphuggeri i India, 27. september 2000.²⁶ Historien til *Erika* var også en av årsakene til skepsis. Skipet var bygget i Japan midt på 70-tallet, sammen med åtte andre skip, og hadde på et tidspunkt blitt brukt til transport av varer på svartebørsen. CPEM fant ut at det skipet hadde tjent på svartebørsen kunne umulig være nok til å betale for tilstrekkelig vedlikehold i den perioden.²⁷

Erika-forliset ledet til en forventning i Europa om at EU skulle komme med reguleringer på skipsfart. Høylytte krav kom både fra politikere og offentligheten generelt, som blant annet mente at man ikke kunne vente på at Den internasjonale maritime organisasjon (IMO) skulle rette opp i sikkerhetskravene.²⁸ Gjennom 1980- og 1990-tallet hadde lignende ulykker ikke hatt de samme reaksjonene. Det som skilte *Erika* fra tidligere forlis var hvor fokuset havnet etter ulykken. I tidligere ulykker som hadde fått mye oppmerksomhet, var fokuset rettet mot spesifikke problemer på skipet. Feil som kunne rettes opp i og repareres. Med *Erika* havnet ikke fokuset på skipet i seg selv, men på klassifiseringselskapenes lederskap og standarder og på klassifiseringsselskapene som sådan. Ulykken ble altså ikke kun ansett som dårlig arbeid gjort av ett klassifiseringsselskap, men også som en konsekvens av hele klassifikasjonsindustriens praksis.²⁹

3.3 Prestige- og Castor-forlisene:

I 2002, tre år etter *Erika*-forliset, sank et nytt skip utenfor vestkysten av Europa. Skipet hadde navnet *Prestige*, og i likhet med *Erika* var den et tankskip med enkeltskrog, men var rundt dobbelt så stor som sistnevnte.³⁰ Skipet var chartret av et firma i Liberia og registrert på Bahamas. På lik linje med *Erika* hadde *Prestige* en komplisert eierstruktur som gjorde det vanskelig å finne fram til den virkelige eieren.³¹ Eieren av skipet var Mare Shipping, og den var klassifisert av American Bureau of Shipping (ABS).³²

²⁵ Smith & Mangold 2000

²⁶ Sea-web. Casualty Detail – Nunki. Hentet fra:

https://maritime.ihs.com/Areas/Seaweb/authenticated/authenticated_handler.aspx?control=casualtyovw&CASUALTYID=7381764,0001959

²⁷ Rafgard 2011: 281

²⁸ Paulsen, et al. 2014: 411

²⁹ Paulsen, et al. 2014: 408

³⁰ Rafgard 2011: 302

³¹ Paulsen et al. 2014: 411

³² Sea-web 2002

Prestige var ikke den første ulykken europeiske farvann etter *Erika*. I år 2000 hadde tankskipet *Castor* vært nær å falle fra hverandre i en storm på vei fra Constanza til Lagos, hvor den fikk en sprekk på 26 meter langs siden på skroget. Skipet måtte taues videre, og passerte ni land, hvor alle nektet å la skipet legge til i frykt for forurensning i tilfelle oljelasten skulle begynne å lekke ut av skipet. Heldigvis holdt skipet seg intakt, og rundt fem uker etter ulykken hadde de omsider klart å pumpe lasten fra *Castor* til et annet skip. ABS, som hadde klassifisert skipet, var raskt ute med å fortelle pressen at «Kun et bemerkelsesverdig robust, godt vedlikeholdt fartøy i traust strukturell tilstand kan stå imot slik juling og fortsatt levere frakten trygt.»³³ Det viste seg kort tid etterpå at skaden på *Castor* skyldtes «hyperakselerert» korrosjon av skroget.³⁴

Etter *Castor*-ulykken var IMO raskt ute med å prøve å finne en løsning på hva som skulle gjøres med tankskip i nød som ikke hadde noe sted å søke tilflukt i tilfelle ulykker, også kjent som «place of refuge»-problemet eller nødhavnproblemet. Men da *Prestige* sitt skrog ble skadet i en storm ett år senere, var lite blitt gjort for å løse nødhavnproblemet eller skaffe felles retningslinjer for skip i nød. Spanske myndigheter nektet derfor, som med *Castor*, å la skipet legge til nær kysten i frykt for oljeforurensning. I stedet ble skipet tauet lengre ut på havet³⁵, hvor den etter seks dager knakk i to under tauing og sank.³⁶

3.4 Følger av *Prestige*-forliset

Etter *Prestige*-forliset skrev ABS en rapport hvor de gikk i detalj på hva som feilet, samt kom med teorier om hvorfor det gikk galt. Ifølge rapporten fulgte konstruksjonen av skroget de standardene som var gjeldende da den ble bygget i 1973. I tillegg var skroget robust nok til å tilfredsstillere kravene og reglene fra ABS og IACS i 2003. Selv om skipet hadde vært i en kraftig storm, var skjærkraften fra bølgene mot skroget, altså kraften som virker vinkelrett på skroget, kun 60 prosent av den akseptable verdien. Antatt at skroget ikke hadde noen ukjente svakheter, så skal skroget heller ikke ha gitt etter. Årsaken kan ha vært metalltrøtthet, som spesielt gjelder skip som har vært i bruk i Nord-atlanteren i 20 år eller lengre. ABS argumenterte her med at *Prestige* for det meste hadde oppholdt seg i farvann hvor miljøet er mindre ekstremt, som dermed forlenger levetiden. I tillegg hadde skipet vært inspisert i mai

³³ Rafgard 2011: 300

³⁴ Ibid.

³⁵ Rafgard 2011: 300-303

³⁶ Ibid.

2001 for korrosjon, men det var på det tidspunktet ingen tegn til metalltrøtthet.³⁷ Det er her viktig å huske at denne rapporten ble skrevet av skipets klassifiseringsselskap, og ikke av en uavhengig havarikommisjon.

ABS konkluderte i sin rapport med at *Prestige* var intakt nok til å holde seg flytende og med minimale lekkasjer, men at toleransen for videre skader var lav. Dermed kan tauingen av skipet ut igjen på havet ha vært årsaken til at skipet til slutt sank. ABS argumenterte derfor for at forliset kunne ha vært unngått hvis skipet hadde blitt tauet til et trygt sted for å overføre lasten til et annet skip, for å så kunne igangsette reparasjoner.³⁸

De miljømessige konsekvensene av *Prestige*-forliset var omfattende. Store mengder tung fyringsolje lekket ut og forurenset store deler av Spanskekysten.³⁹ Vraket av *Prestige* ble liggende på 3600 meters dyp, 240 kilometer utenfor kysten ved Galicia, hvor den fortsatte å lekke ut 80 tonn olje daglig. Lekkasjen fortsatte frem til de rundt 20 sprekkene og hullene ble dekket til ved hjelp av et fransk undervannsfartøy.⁴⁰ Totalt havnet en estimert mengde på rundt 60 000 tonn fyringsolje i havet, og forurenset store deler av Spanskekysten. Spor av oljen funnet så langt nord som ved Kanaløyene utenfor Storbritannia.^{41 42} Mesteparten av skylden ble rettet mot spanske og portugisiske styresmakter for å ha nektet skipet å legge til havn da lekkasjen ble kjent. Den spanske regjering derimot saksøkte ABS for 700 millioner dollar for å ikke ha gjort jobben sin nøye nok, men søksmålet gikk ikke gjennom.⁴³ På lik linje med *Erika* var det ikke skipet i seg selv som havnet i fokus etter forliset, men systemene rundt tankskipsfarten.

³⁷ American Bureau of Shipping (ABS). (2003). *Technical Analyses Related to the Prestige Casualty on 13 November 2002.*: 3-4

³⁸ ABS 2003: 6

³⁹ Sea-web. Casualty Detail – Prestige. Hentet fra:

https://maritime.ihs.com/Areas/Seaweb/authenticated/authenticated_handler.aspx?control=casualtyovw&CASUALTYID=7372141%2c9805793

⁴⁰ Sea-web. Prestige

⁴¹ Paulsen et. al 2014: 411

⁴² Rafgard 2002: 300-303

⁴³ Paulsen et. al 2014: 411

4. Etter Prestige og Erika

4.1 Erika leder til regelendringer

EU innførte flere nye endringer i regelverk, samt mange nye krav og regler. EU kunne gjennomføre disse regelendringene ved å komme fram til en politikk, som ble akseptert kyst- og havnestater som kunne innføre og håndheve regelverket. Ofte ble EUs regler strengere enn de allerede eksisterende internasjonale reglene.⁴⁴

Flere av de største endringene kom i form av de såkalte Erika-pakkene. De to første, Erika I og Erika II, ble implementert kort tid etter forliset. I og II satt opp et tidsskjema for utfasing av tankskip med enkeltskrog. De innførte også direktiver for strengere kontroll rundt klassifikasjonsselskapenes skipsinspeksjoner. Erika I satt strengere krav til klassifikasjonsselskapene, og satt inn nye måter for å takle selskap som ikke tilfredstilte kravene. Pakken inkluderte også krav om en mer omfattende utveksling av informasjon mellom klassifikasjonsselskap og havnestater, og mer fokus på skipshistorikken til klassifikasjonsselskapene. En annen ny regel gikk ut på at hvis klassifikasjonsselskapet ble ansett medansvarlig for en ulykke, så skulle det finansielle ansvaret deles mellom klassifikasjonsselskap og flaggstat.⁴⁵ Blant annet gikk inspeksjonene i havnene ut på å sjekke om skipet hadde vært nektet å legge til andre EU-havner på grunn av dårlig vedlikehold og om skipet brukte et bekvemmelighetsflagg. Skip som kom dårlig ut av inspeksjonen kunne bli svartelistet.⁴⁶ Hensikten med å innføre denne ordningen på alle EU-havner var blant annet å sørge for rettferdig konkurranse, ved at alle blir utsatt for samme kontroll, enten de er EU-medlemmer eller ikke.⁴⁷ Pakken skulle også sørge for at utfasingen av skip med enkeltskrog ble akselerert.⁴⁸ Det kunne gjøres ved å nekte tankskip med enkeltskrog å legge til eller forlate EU-landenes havner, hvis de hadde last som ikke samsvarte med reglene for enkeltskrog.⁴⁹ EUs havnestater kunne dermed håndheve reglene ved å nekte farlige skip fra å

⁴⁴ Paulsen et. al 2014: 412

⁴⁵ Paulsen, et al. 2014: 412-413

⁴⁶ Thébault, L. 2004. Maritime safety culture in Europe, *Managerial Law*, 1(46), 1-59.
<https://doi.org/10.1108/03090550410771017>: 6

⁴⁷ Thébault 2004: 24

⁴⁸ Thébault 2004: 7

⁴⁹ Thébault 2004: 19

legge til eller forlate havnene deres. IMO hadde allerede begynt utfasingen av skip med enkeltskrog i 1994, og regnet med at den skulle være fullført i 2026. EU ville være ferdig med utfasingen innen 2015.⁵⁰

Erika II tok for seg endringer som skulle muliggjøre gjennomføringen av Erika I.⁵¹ Det inkluderte blant annet etableringen av EU-byrået European Maritime Safety Agency (EMSA). EMSA møtte motstand blant klassifikasjonsselskapene, som fryktet at EMSA skulle bli til den europeiske versjonen av US Coast Guard, den amerikanske kystvakten.⁵² Altså var de redd for at det skulle bli et overnasjonalt organ som kunne overstyre klassifikasjonsselskapenes vurderinger, som potensielt kunne være slutten på classeselskapene som selvstendige aktører. Gjennom møter med Europakommisjonen ble classeselskapene og EU enige om nye regler. Klassifikasjonsselskapene fikk fortsette som selvstendige aktører, men ble utsatt for strengere kontroller enn tidligere.⁵³

Det var også reaksjoner på classeselskapenes praksis innad i classeselskapene selv. Ifølge Aftenposten den 7. februar 2001 sa sjefen i DNV, Helge Midttun, at han mente at kritikken mot classeselskapene var feilplassert. Han innrømte at classeselskapene hadde noe av ansvaret, men mente selv at eierne av skipet burde tillegges mer ansvar enn det de allerede fikk.⁵⁴ Adm. Direktør Rolf Sæther i Norges Rederiforbund var enig i at eierne har ansvar for skipene sine. Han mente det var for mange «slappe» flaggstater og classeselskap, men var ikke interessert i å pålegge noe skyld på DNV og var fornøyd med Norge som flaggstat. Sæther beskrev også standarden blant classeselskapene innenfor IACS som «altfor variabel». DNV hadde etter *Erika*-forliset prøvd å få Rina suspendert fra IACS.⁵⁵

Erika II innførte også prosedyrer for å minimere utslipp og forurensing, hvor medlemsstatene skal kunne kontrollere trafikken i deres farvann og forhindre skip fra å forlate havnen om de mener risikoen for utslipp er stor nok. Andre ting som automatiske identifikasjonsmetoder og ferdsskrivere på EU-skip for å gjøre det lettere å etterforske eventuelle ulykker ble også innført. Effektiviteten av disse endringene var avhengig av hvor villig medlemslandene var til å innføre dem, og i 2004 var reglene fortsatt ikke fullstendig implementert.⁵⁶

⁵⁰ Thébault 2004: 7

⁵¹ Thébault 2004: 8

⁵² Paulsen, et al. 2014: 413-414

⁵³ Ibid.

⁵⁴ De Lange, G. 2001. Veritas og Rederiforbundet krangler om skipshavariene. *Aftenposten*: 26

⁵⁵ De Lange 2001: 26

⁵⁶ Thébault 2004: 9

4.2 Gjentakelse fører til fremskyndelse

Etter at *Prestige* forliste var det en frykt for at oljeforurensning skulle gjentas ved jevne mellomrom. Dette førte til økt politisk interesse rundt *Erika* og *Prestige* og forlisenes kobling til klassifiseringselskaper. *Prestige*-forliset forsterket holdningen om at EU burde komme med nye reguleringer. EU ble dermed en utfordrer til de eksisterende holdningene i sjøfarten, hvor reglene ble satt av flagg-, havne-, eller kyststater, og bare i liten grad av et overnasjonalt organ.⁵⁷ EUs reaksjon ble likevel ikke ansett som veldig overraskende. I 1986 hadde EU vedtatt sin første maritime lovgivning. I løpet av 1990-tallet hadde flere EU-direktiver dukket opp, som for eksempel i 1994 da det ble vedtatt direktiver på klassifisering og i 1995 da det ble vedtatt felles standarder på havnestatskontroller. EU-landene hadde i stor grad motsatt seg disse endringene, blant annet ved å nekte å overføre kompetanse til EU-institusjoner. Men etter *Erika* og *Prestige* økte samarbeidet i EU for å innføre regler som var felles for havnestatene, fremfor at de kun beskyttet egne interesser som flaggstater.⁵⁸

Ytterligere fokus havnet på utfasingen av skip med enkeltskrog, hvor datoen ble satt til senest 15. mars 2015. I tillegg ble transporten av tungolje begrenset til skip med dobbeltskrog. Strengere kontroller i havnene ble innført, noe som ledet til et krav om flere inspektører i havnene. Det ble også innført strengere regler for skip med bekvemmelighetsflagg i EUs farvann. Andre tiltak var blant annet utformingen av nødhavner i EU, hvor skip med problemer kan legge til.⁵⁹

Regelendringene kom veldig rask, hvor blant annet en artikkel i *Aftenposten* i 2002 beskrev tempoet til EU i disse sakene som «oppsiktsvekkende».⁶⁰ Hastigheten av endringene kan også sees i global sammenheng. I USA hadde utfasingen av skip med enkeltskrog blitt bestemt allerede i 1990 gjennom Oil Pollution Act (OPA), hvor de største skipene (20 000 tonn dødvekt) skulle utfases innen 2010 og de minste (5000 tonn dødvekt) innen 2015. På internasjonalt nivå hadde IMO bestemt seg i 1996 for å gjøre det samme gjennom MARPOL-konvensjonen, men da henholdsvis innen 2007 og 2026.⁶¹

⁵⁷ Paulsen et al. 2014: 411

⁵⁸ Paulsen et al. 2014: 412

⁵⁹ Thébault 2004: 11

⁶⁰ Hellstrøm U.P. 2002. Forbud rammer Norge. *Aftenposten*: 25

⁶¹ Thébault 2004: 20-21

EU vedtok utfasingen i 2002, hvor den skulle gjennomføres mellom 2005 og 2015. EU sin regelendring var derfor ikke ny, men satte en relativt kort frist på tretten år der OPA og MARPOL satt en frist på rundt tjue år eller mer. I tillegg hadde MARPOL i utgangspunktet ikke satt noen frist på skip på 5000 tonn dødvekt eller mindre.⁶²

EU var altså egentlig sent ute med å vedta regler, men satt fristene til samme tid som USA og IMO hadde satt sine. Endringene ledet til kritikk fra enkelte sjøfartsnasjoner. Ifølge greske, britiske og nederlandske diplomater kunne en generell utfasing lede til oljemangel i Europa fordi havnene ikke ville klare å erstatte skipene fortere enn de ble utfaset. EU-kommisjonens De Palacio svarte på kritikken ved å peke ut at tunge fyringsoljer tilsvarende kun 15 prosent av hydrokarbontransporten globalt, og at 50 prosent av verdens tankflåte består av skip med dobbeltskrog.⁶³

De nye reglene ble omtalt i norsk media. Den 24. desember 2002 sto det i Aftenposten at 40 prosent av den norske tankflåten kunne bli nektet å legge til i havner i EU. Dette var en konsekvens av et forslag til et nytt EU-vedtak om å forby skip med enkle skrog som følge av *Prestige*-forliset utenfor Spania året før. De norske skipene loven gjaldt for hadde en levetid på 30 år, og disse måtte fases ut hvis loven ble vedtatt. Det nyeste skipet dette gjaldt for var på dette tidspunktet 17 år gammelt. Norges Rederiforbund var positiv til at EU-kommisjonen foreslo regler for å forhindre fremtidige miljøkatastrofer, men ville heller at reguleringene skulle bestemmes av IMO.⁶⁴ Lovforslaget fra EU ville da komme i tillegg til forbudet mot frakt av tunge fyringsoljer, som kom etter at *Prestige* forliste. Aftenposten rapporterte at det også var planer om å utvide forbudet til å også gjelde tunge råoljer. Likevel var det muligheter for endringer ettersom EU-kommisjonen var klar over at oljeforsyningene til EU kunne bli dyre hvis de nye reglene ble vedtatt.⁶⁵

Dagens næringsliv skrev 10. oktober 2003 om EUs involvering, både med tanke på nye regler og straffeforfølgelse av partene involvert. De skrev at EU slet med å komme til enighet om hvordan man skulle unngå liknende ulykker i fremtiden. I oktober 2003 hadde det kommet et forslag til et nytt EU-direktiv med et avsnitt for rettsforfølgelse og straff. Avsnittet ble ikke godtatt av medlemslandene. EU anklaget samferdselsministrene i medlemslandene «for å

⁶² Thébault 2004: 20-21

⁶³ Thébault 2004: 21

⁶⁴ De Lange, G. 2002. EU-tiltak kan fjerne norske skip. *Aftenposten*: 17

⁶⁵ Hellstrøm 2002: 25

gjøre en helomvending i saken». Samtidig etterlyste daværende president i Frankrike, Jacques Chirac, strengere straffer for å forhindre fremtidige ulykker.⁶⁶

Rettsaker og rettsprosedyrer fortsatte i årene etter *Erika*-forliset. I 2008 rapporterte Dagens næringsliv at det franske oljeselskapet Total, som hadde leid inn *Erika*, var dømt i en fransk domstol, hvor de ble dømt til å betale en erstatning på 1,5 milliarder kroner til den franske stat. Total ble dermed holdt ansvarlig for *Erika*-forliset. Klassifiseringselskapet RINA ble dømt til å betale en erstatning på 600.000 kroner for å ikke ha informert tilstrekkelig om skipets tilstand.⁶⁷ RINA aksepterte dommen i 2010.⁶⁸

5. Oppsummering og konklusjon

Forlis og store oljeutslipp har lenge vært et problem i europeiske farvann, men etter *Erika*- og *Prestige*-forlisene ble det mulig for EU å danne en egen sjøfartspolitik. Vi kan kanskje si at det ble umulig for EU ikke å ta tak i sjøfartspolitikken. Det var en politikk som i større grad involverte havnestatene, ofte på bekostning av sjøfartsnasjonenes interesser. EU fikk innført nye lover og regler som blant annet baserte seg på strengere krav til skipet og partene som er involvert. En viktig del som muliggjorde EUs involvering var at klasseselskapenes rolle i ulykkene havnet mer i fokus enn de hadde vært tidligere, i tillegg til en anerkjennelse av store mangler i systemet. Et annet poeng er at *Erika* og *Prestige* var de siste i en lang rekke forlis, og kan dermed anses som dråpene som fikk begeret til å renne over for mange av medlemslandene i Europa, spesielt de som hadde kystlinjer som var mest utsatt, slik som Frankrike og Spania.

Erika- og *Prestige*-forlisene sørget altså til en viss grad for en endring i fokus fra skipene i seg selv og over på praksisen til systemene bak skipsfarten. Politikere i EU-landene begynte å søke en felles politikk for å forhindre nye utslipp.⁶⁹ EUs regler for å forhindre nye utslipp kunne håndheves av havnestatene som hadde muligheten til å holde igjen skip som kom dårlig ut av inspeksjoner i havnene. I 2002 opprettet EU byrået EMSA blant annet som følge av

⁶⁶ Dagens næringsliv 2003. EU krangler om straff for oljesøl. Hentet fra <https://www.dn.no/eu-krangler-om-straff-for-oljesol/1-1-294680>

⁶⁷ Dagens næringsliv 2008. Milliardbot til fransk oljeselskap. Hentet fra https://www.dn.no/milliardbot-til-fransk-oljeselskap/1-1-1056513?WT.mc_id=dn_rss

⁶⁸ Paulsen et al. 2014: 410

⁶⁹ EMSA, hentet fra <http://www.emsa.europa.eu/about.html>, 27. mars 2019

Prestige- og *Erika*-forlisene. Siden har EMSA blitt en stor aktør i reguleringen av skipsfart i Europa med ansatte spredd utover hele Europa, hvor mesteparten sitter i havnestatene.⁷⁰

Bruken av bekvemmelighetsflagg er fortsatt utbredt, og i dag er rundt 24 prosent av verdensflåten registrert i Liberia og Panama.⁷¹ Likevel er det viktig å få med seg at skip med bekvemmelighetsflagg utsettes for strengere kontroller i havnene enn tidligere. *TK Bremen*-utslippet 16. desember 2011 demonstrerte at oljeutslipp fortsatt skjer, selv om skadeomfanget var begrenset denne gangen.⁷² Selv om ulykker fortsatt skjer med jevne mellomrom, så har regelendringene økt sjøsikkerheten betraktelig i europeiske farvann de siste årene.⁷³ Det tyder på at man faktisk har tatt viktig og riktig lærdom av *Erika*- og *Prestige*-forlisene.

⁷⁰ EMSA, hentet fra <http://www.emsa.europa.eu/about.html>, 27. mars 2019

⁷¹ Henriksen. T 2017. Bekvemmelighetsflagg. *Store norske Leksikon*. Hentet fra <https://snl.no/bekvemmelighetsflagg>

⁷² Broekema 2015: 385-386

⁷³ Ibid.

Litteratur:

American Bureau of Shipping (ABS). (2003). *Technical Analyses Related to the Prestige Casualty on 13 November 2002*.

Broekema, W. (2015). Crisis Induced Learning and Issue Politization in the EU: the *Braer*, *Sea Empress*, *Erika*, and *Prestige* Oil Spill Disasters, *Public Administration*, 2(94), 381-398.
<https://doi.org/10.1111/padm.12170>

Brudevoll, A. B. (2018). Skipsklassifikasjon. *Store norske leksikon*. Hentet fra
<https://snl.no/skipsklassifikasjon>

De Lange, G. (2001, 07. februar). Veritas og Rederiforbundet krangler om skipshavariene. *Aftenposten*, s. 26.

De Lange, G. (2002, 24. desember). EU-tiltak kan fjerne norske skip. *Aftenposten*, s. 17.

European Maritime Safety Agency (u.å.). About us. Hentet fra:
<http://www.emsa.europa.eu/about.html>

Hellstrøm, U.P. (2002, 19. desember). Forbud rammer Norge. *Aftenposten*, s. 25.

Henriksen, T. (2017). Flaggstet. *Store norske leksikon*. Hentet fra <https://snl.no/flaggstet>

Henriksen, T. (2017). Bekvemmelighetsflagg. *Store norske leksikon*. Hentet fra
<https://snl.no/bekvemmelighetsflagg>

Paulsen, G., Andersen, H.W., Collett, J.P. & Stensrud, I.T. (2014). *Building Trust – The history of the DNV - 1864-2014*. Dinamo forlag

Paulsen, G. (2017). Det Norske Veritas. *Store norske leksikon*. Hentet fra
https://snl.no/Det_Norske_Veritas

Permanent Commission of enquiry into accidents at sea (CPEM) (u.å.) *Report of the Enquiry into the Sinking of the Erika off the Coasts of Brittany on 12 December 1999*. Hentet fra
http://www.bea-mer.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/RET_ERIKA_En_Site.pdf

Rafgard, T. (2011). *Tankers, Big Oil & Pollution Liability*.

Sea-web. Casualty Detail – Erika. Hentet fra:

https://maritime.ihs.com/Areas/Seaweb/authenticated/authenticated_handler.aspx?control=casualtyovw&CASUALTYID=7377854%2c0001010

Sea-web. Casualty Detail – Nunki. Hentet fra:

https://maritime.ihs.com/Areas/Seaweb/authenticated/authenticated_handler.aspx?control=casualtyovw&CASUALTYID=7381764,0001959

Sea-web. Casualty Detail – Prestige. Hentet fra:

https://maritime.ihs.com/Areas/Seaweb/authenticated/authenticated_handler.aspx?control=casualtyovw&CASUALTYID=7372141%2c9805793

Smith, G. & Mangold, T. (2000, 16. august). The scandal of the *Erika*. *BBC*. Hentet fra

<http://news.bbc.co.uk/2/hi/programmes/correspondent/883110.stm>

Thébault, L. (2004). Maritime safety culture in Europe, *Managerial Law*, 1(46), 1-59.

<https://doi.org/10.1108/03090550410771017>

Uten forfatter. (2003, 10. oktober). EU krangler om straff for oljesøl. *Dagens næringsliv*.

Hentet fra <https://www.dn.no/eu-krangler-om-straff-for-oljesol/1-1-294680>

Uten forfatter. (2008, 16. januar). Milliardbot til fransk oljeselskap. *Dagens næringsliv*.

Hentet fra [https://www.dn.no/milliardbot-til-fransk-oljeselskap/1-1-](https://www.dn.no/milliardbot-til-fransk-oljeselskap/1-1-1056513?WT.mc_id=dn_rss)

[1056513?WT.mc_id=dn_rss](https://www.dn.no/milliardbot-til-fransk-oljeselskap/1-1-1056513?WT.mc_id=dn_rss)

