

Møte torsdag den 5. februar kl. 12.15

President: Å g o t V a l l e

D a g s o r d e n (nr. 17):

1. Innstilling fra justiskomiteen om lov om endringer i lov 24. juni 1994 nr. 39 om sjøfarten (sjøloven) og om samtykke til tiltredelse av 2003-protokollen til den internasjonale konvensjon om opprettelse av et internasjonalt fond for erstatning av oljesølskade, 1992 (Innst. O. nr. 47 (2003-2004), jf. Ot.prp. nr. 28 (2003-2004))
2. Referat

Statsråd Odd Einar Dørum overbrakte 2 kgl. proposisjoner (se under Referat).

Presidenten: Representanten Arne Sortevik vil framsette et privat lovforslag.

Arne Sortevik (FrP): På vegne av representantene Ursula Evje, Karin S. Woldseth, Jan Arild Ellingsen og meg selv har jeg fornøyelsen av å fremsette forslag om endring i opplæringsloven slik at det heretter skal kreves politiattest fra personer som søker arbeid også i den videregående skolen.

Presidenten: Lovforslaget vil bli behandlet på reglementsmessig måte.

S a k n r . 1

Innstilling fra justiskomiteen om lov om endringer i lov 24. juni 1994 nr. 39 om sjøfarten (sjøloven) og om samtykke til tiltredelse av 2003-protokollen til den internasjonale konvensjon om opprettelse av et internasjonalt fond for erstatning av oljesølskade, 1992 (Innst. O. nr. 47 (2003-2004), jf. Ot.prp. nr. 28 (2003-2004))

Presidenten: Etter ønske fra justiskomiteen vil presidenten foreslå at taletiden blir begrenset til 5 minutter til hver gruppe og 5 minutter til statsråden.

Videre vil presidenten foreslå at det ikke blir gitt anledning til replikker etter de enkelte innlegg, og at de som måtte tegne seg på talerlisten utover den fordelte taletid, får en taletid på inntil 3 minutter.

– Det anses vedtatt.

Finn Kristian Marthinsen (KrF) (ordfører for saken): Det dypt tragiske forliset av lasteskipet «Rocknes» den 19. januar i år minnet oss om hvilke alvorlige konsekvenser en skipsulykke kan forårsake, både for de involverte, for deres pårørende og for miljøet. Sikkerhet til sjøs er et tema som opptar meg og Kristelig Folkeparti sterkt. Vi må lære av feilene som førte til «Rocknes»-forliset, og iverksette forebyggende tiltak dersom det viser seg at dagens regler og praksis er mangelfulle.

En samlet justiskomite framhever i innstillingen til Ot.prp. nr. 28 for 2003-2004 viktigheten av forebyggen-

de arbeid for å forhindre oljesølskade fra oljetankere og andre skip. Slikt arbeid må skje både nasjonalt og internasjonalt.

Det er særlig viktig at norske myndigheter fokuserer på dette temaet i bilaterale samtaler som man har med representanter fra nasjoner som frakter olje langs vår langstrakte kyst. Det hjelper lite om norskregistrerte skip er solide, dersom andre lands tankskip er for rustholker å regne. Ansvar for å forhindre oljesølskade og tap av menneskeliv på havet er et internasjonalt anliggende.

Heldigvis forekommer alvorlig oljesølskade fra oljetankere sjelden. Like fullt er det viktig å ta høyde for at slikt kan skje, og at skadefølgene kan bli dramatiske. Senest i juni i fjor fikk «M/T Moscow» med 102 000 tonn råolje om bord motorstopp 19 nautiske mil utenfor Honningsvåg og Nordkapp. Med mindre gunstige forhold kunne dette blitt en katastrofe. Vi må derfor følge føre var-prinsippet. Det er gledelig at justiskomiteen i innstillingen slår fast at Norge skal være tilknyttet fondsordninger som sikrer økonomisk erstatning ved oljeforurensning på alle områder.

Norge har sluttet seg til Den internasjonale konvensjon av 27. november 1992 om erstatningsansvar for oljesølskade og til Den internasjonale konvensjon av 27. november 1992 om opprettning av et internasjonalt fond for erstatning av oljesølskade, og disse er allerede implementert i norsk rett gjennom sjøloven kapittel 10. Det er viktig å framheve at de nevnte konvensjoner utelukkende gjelder oljesølskade fra oljetankere.

Hvem som er erstatningsansvarlig for oljesølulykker fra andre skip enn oljetankere, reguleres i sjøloven og i forurensningsloven. Dette innebærer at ansvarsforholdene ved oljesølulykker, som f.eks. forliset av lasteskipet «Rocknes», er ivaretatt gjennom eksisterende lovverk.

Norge har imidlertid undertegnet en ny konvensjon om ansvar for bunkersøljesøl, som bl.a. innfører forsikringsplikt for dette ansvaret samt objektivt ansvar. Komiteen ber i sine merknader Regjeringen legge fram en sak for Stortinget med sikte på ratifisering av denne konvensjonen så snart som mulig.

I proposisjonen som vi behandler i dag, foreslår Regjeringen at Norge skal tiltre den såkalte 2003-tilleggsfondprotokollen. En tiltredelse til protokollen vil i praksis fungere som en ekstra katastrofedekning ved eksepjonelt omfattende oljesølulykker der de eksisterende ordninger ikke er tilstrekkelige til å gi de skadelidte full erstatning.

De eksisterende internasjonale konvensjonene for erstatning etter skader på grunn av oljesøl stiller til rådighet maksimalt ca. 2 milliarder norske kroner. Ved tilslutning til 2003-tilleggsfondprotokollen økes dette beløpet til ca. 7,5 milliarder norske kroner.

En samlet komite mener det er behov for økt erstatningsrettslig beskyttelse av de skadelidte etter en eventuell oljesølkatastrofe i Norge, og støtter derfor tiltredelsen. Komiteen støtter også de foreslåtte endringene i sjøloven, som i hovedsak kommer som en konsekvens av tiltredelsen.

Gunn Karin Gjøl (A): En kyststat som Norge, med en langstrakt og sårbar kyst, har et ekstra behov for en beskyttelse mot oljekatastrofer. Denne tilleggsfondprotokollen av 2003, som vi nå gir vår tilslutning til, gir en ekstra økonomisk beskyttelse ved en større oljekatastrofe.

Protokollen etablerer et tilleggsfond for oljesølskader fra oljetankere. Dette vil komme inn som et tillegg til eksisterende internasjonale ordninger for kompensasjon ved slik oljesølskade. I praksis vil det fungere som en ekstra katastrofedekning ved eksepsjonelt omfattende oljeulykker der de eksisterende ordningene ikke vil gi full erstatning til de skadelidte.

Verden har stort sett vært forskånet fra store oljekatastrofer. Men «Erika»-ulykken i Frankrike i 1999 og ulykken med «Prestige» i Spania i 2002 viste at erstatningsbeløpet innenfor eksisterende ordninger ikke var nok. Derfor har det blitt tatt et initiativ for å få utvidet erstatningsordningene. «Prestige»-ulykken i Spania forurenset ikke bare de flotte spanske atlantehavstrendene, men en hel fiskerinæring fikk ødelagt næringsgrunnet sitt for mange år framover. Dette krever store økonomiske kompensasjoner.

Gode fonds- og forsikringsordninger er viktig for å dekke tap hvis ulykken skulle skje. Men jeg vil understreke at det ikke kan nevnes ofte nok at det viktigste er å forebygge og forhindre at oljesølskader oppstår.

For Norge, med en langstrakt kyst, er det særdeles viktig å ha gode erstatningsordninger om ulykker skulle inntreffe. Vårt tøffe klima og mørketida gjør oss ekstra sårbare. I tillegg er økologien ekstra sårbar så langt mot nord. De tilfellene vi har hatt av oljesøl langs norskekysten, har vært forårsaket av drivstoffølje fra andre typer skip som har havarert. Risikoen for oljesøl fra store oljetankere har imidlertid økt de senere åra. Russland transporterer stadig mer olje fra sine havner i nordområdene. Dette medfører økt transport av olje langs norskekysten. Vi fikk en viktig advarsel i fjor sommer om faren som er til stede, da 100 000-tankeren M/T «Moscow» fikk motorstopp utenfor Nordkapp med 102 000 tonn råolje ombord. Til sammenlikning hadde «Prestige» 77 000 tonn olje ombord.

Arbeiderpartiet gir sin fulle tilslutning til denne tilleggsprotokollen og gir også sin støtte til de endringer som vi nå gjør i sjøloven i den forbindelse.

Carsten Dybevig (H): Vi har de siste år vært vitner til ulykker til sjøs der oljesøl fra oljetankere har skadet og forurenset hav og land. De siste to store saker er «Erika» i Frankrike i 1999 og «Prestige» i Spania i 2002. Jeg husker godt TV-bilder derfra med tilsølte strender, døde fugler og store drivende oljeflak. Det var skremmende å se det store skadeområdet.

For Norge, som er en skipsnasjon og har en lang kystlinje, er det ekstra viktig å være tilsluttet fond som dekker redningsarbeidet etter oljesølskader. Problemet for skipsfarten er at når det først går galt, kan det gå virkelig galt. Og det er naturligvis derfor Norge må delta i ordninger som den internasjonale konvensjonen om opprettelse av et internasjonalt fond for erstatning av oljesølskader.

For i siste instans kan sikkerheten langs kysten bare trygges gjennom et forpliktende internasjonalt samarbeid. For å trygge vår egen kyst og beskytte havområdene mot miljøkatastrofer er vi også avhengig av internasjonale avtaler som stiller høye krav til bl.a. utdanning og ferdigheter, kompetente driftsorganisasjoner og høy teknisk standard. Vi er også avhengig av at det stilles strenge internasjonale krav til flaggstatenes oppfølging av båter under deres eget flagg.

Regjeringen er opptatt av skipsfartspolitikken. Den har varslet en stortingsmelding denne våren med fokus på bl.a. miljø og sikkerhet. Utviklingen innen internasjonal skipsfart får konsekvenser for Norge, og jeg er derfor glad for at vi her på Stortinget vil få en helhetlig gjennomgang av skipsfartspolitikken.

Til nå har heldigvis Norge vært forskånet for store oljesøl. Bilder fra Vatløstraumen i Bergen viser oss at selv mindre utslipp av olje kan gjøre stor lokal skade. For å gjøre en sammenlikning med de havarier jeg nevnte innledningsvis, kan det nevnes at da «Prestige» havarerte utenfor Spania, hadde den 77 000 tonn olje ombord. «Rocknes» hadde til sammenlikning bare 530 tonn.

Dette betyr at det oljesølet som er kommet ut i Vatløstraumen, bare er en bitte liten brøkdel av hva vi risikerer av søl dersom en oljetanker havarerer langs kysten vår. Det viser også at dersom en oljetanker havarerer, er det et mye mer omfattende rednings- og oppryddingsarbeid som må til. Oljesøl fra oljetankere er en stor belastning for miljøet og koster enorme summer å rydde opp i.

Bare for noen dager siden ble ExxonMobile idømt av distriktsdomstolen i Alaska å betale 46,6 milliarder kr i erstatning og renter etter oljeutslippet fra skipet «Exxon Valdez» i Alaska i 1989. 32 000 fiskere, innfødte, grunneiere, forretningsmenn og kommuner i Alaska ble tilkjent denne erstatningen fordi de ble skadelidende etter at 39 000 tonn olje lekket ut fra den grunnstøtte oljetankeren «Exxon Valdez».

Den økologiske katastrofen som inntreffer ved slike oljesølulykker, påfører samfunnet omfattende økonomiske reparasjonskostnader i ettertid. Når ulykken først er ute, må i hvert fall alle krefter settes inn for å få oljen ut av vraket og opp av sjøen. Krangle om regningen kan man gjøre seinere. Når det er sagt, er det selvsagt vi som politikere som har ansvaret for å vedta lover og utarbeide regler som avklarer ansvarsforholdet. Minst mulig usikkerhet om ansvarsforholdene legger grunnlaget for en effektiv og samordnet operasjon. De mange enkeltmenneskene som gjør en førsteklasses innsats, har et selvsagt krav på klare retningslinjer. Deltakelse i et slikt fond som vi nå tiltrer, er med på å sikre klarhet omkring finansiering av redningsarbeidet.

Høyres utgangspunkt er at forurenser skal betale. Ordningen vi er en del av allerede, og som vi videre tiltrer, tilsier et to lags ansvarssystem. For det første har reder en forsikringsplikt, og videre skal ytterligere skade dekkes av fondet. Fondet finansieres gjennom en avgift for dem som importerer olje.

Protokollen vi nå tiltrer, innebærer at erstatningsbeløpet som utbetales ved slike omfattende ulykker, heves fra dagens ca. 2,3 milliarder kr til hele 7,5 milliarder kr.

Jeg håper at vi aldri opplever en oljesølkatastrofe i Norge, men er samtidig glad for at det nå legges til rette for ordninger som sikrer en fullstendig opprydning dersom ulykken først skulle inntreffe.

Jan Arild Ellingsen (FrP): Dette er en positiv sak for Stortinget. Av og til har vi nok et variabelt utgangspunkt når vi diskuterer en sak, men her er det en samlet komite som slutter seg til i større grad å kunne forebygge ulykker og rydde opp i etterkant av ulykker med store miljøkonsekvenser.

Jeg er også glad for å høre forsikringen fra representanten Dybevig om at Regjeringen vil fortsette satsingen på sjøfartssikkerhet. Det er betryggende, og det hilser vi velkommen. Vi ser i spenning fram til innholdet i meldingen.

Det er klart at forutsetningen og intensjonen her er å ha et – skal vi kalle det – sikkerhetsbelte når vi ender opp med forlis og utslipp som vil medføre store miljøkonsekvenser. Hvis omfanget er av en slik størrelse som en del tankbåter vil kunne påføre skipsleden og de områder de farer forbi, så vil konsekvensene være så store at man er helt avhengig av å ha økonomi til å gripe inn og rydde opp etterpå. Derfor er det fornuftig at man samler seg under slike paraplyorganisasjoner som man legger opp til her. Det er, med andre ord, noen ganger fornuftig å finne fram til gode og effektive fellesløsninger.

Jeg tror også at noe av det aller viktigste er at man tar inn over seg at omfanget, størrelsen på det, blir så stort at ett land vil få problemer med å ta opprydningen alene. Jeg tror det vil være slik at forsikringsselskapene er nødt til å få en ny og bredere horisont for å kunne dekke dette opp.

Jeg ønsker, som sagt, ikke å gå inn på detaljene. Det er det flere andre som har gjort før meg. Men jeg ønsker å avslutte med følgende: Det er å håpe at behovet for å nyttiggjøre seg denne ordningen blir lite. Styrken er at ordningen forefinnes.

Statsråd Odd Einar Dørum: Som vi alle vet, og som vi dessverre har opplevd et eksempel på nå i den siste tiden, med forliset av «Rocknes», skjer det med jevne mellomrom tragiske skipsulykker der menneskelig går tapt eller miljøet utsettes for oljesølforurensning, eller begge deler.

Jeg er opptatt av kontinuerlig å arbeide for å bedre sikkerheten til sjøs og for å bedre det erstatningsrettslige vernet for ofrene når ulykken er ute. Det gleder meg derfor meget at komiteen har gitt sin enstemmige tilslutning til at Norge skal tiltre den nye protokollen fra 2003 til de internasjonale oljesølkonvensjonene, som retter seg mot tilfelle av oljesøl fra oljetankere, slik som ulykkene med «Erika» og med «Prestige».

Som vi så av disse ulykkene, kan tapene etter utslipp av olje fra en stor oljetanker bli enorme, særlig når det rammer en kystlinje hvor folk i stor grad lever av høsting

av naturressursene ved kysten, og turisme, slik som mange steder i Norge. Vi har heldigvis ikke hatt noen slike oljesølkatastrofer som med «Erika» og «Prestige» i Norge, men også her kan en slik ulykke skje.

Med den nye protokollen vil det bli tilgjengelig 7,5 milliarder kr til ofrene etter en oljesølykke med en oljetanker. I dag er det ca. 2,5 milliarder kr tilgjengelig. Vi får altså med denne protokollen en tredobling av tilgjengelige midler til ofrene etter oljesølkatastrofer.

Dette viser at Norges internasjonale arbeid innenfor FNs sjøfartsorganisasjon IMO gir resultater, og Norge vil fortsette dette viktige arbeidet for å bedre sikkerheten til sjøs og erstatningsordningene i den forbindelse.

Presidenten: Flere har ikke bedt om ordet til sak nr. 1. (Votering, se nedenfor)

Etter at det var ringt til votering i 5 minutter, uttalte **presidenten:** Odelstinget skal votere i sak nr. 1.

Votering i sak nr. 1

Komiteen hadde innstillet til Odelstinget å gjøre slikt vedtak til

l o v

om endringer i lov 24. juni 1994 nr. 39 om sjøfarten (sjøloven) og om samtykke til tiltredelse av 2003-protokollen til den internasjonale konvensjon om opprettelse av et internasjonalt fond for erstatning av oljesølskade, 1992

I

I lov 24. juni 1994 nr. 39 om sjøfarten (sjøloven) gjøres følgende endringer:

§ 191 nytt niende ledd skal lyde:

Med 2003-tilleggsfondprotokollen forstås i dette kapitlet protokollen av 16. mai 2003 til 1992-fondskonvensjonen.

§ 201 skal lyde:

§ 201. Det internasjonale erstatningsfond (1992) og *Det internasjonale tilleggsfond (2003)*

I tillegg til den erstatning skadelidte kan få etter §§ 191 til 196 og § 200, har skadelidte rett til erstatning etter reglene i 1992-fondskonvensjonen og *2003-tilleggsfondprotokollen*. 1992-fondskonvensjonen og *2003-tilleggsfondprotokollen* gjelder som lov.

For *fondenes* regresskrav mot andre enn skipets eier og dennes forsikringsgiver gjelder § 193 tredje ledd tilsvarende.

I § 202 gjøres følgende endringer:

Overskriften skal lyde:

Avgifter til Det internasjonale erstatningsfond (1992) og *Det internasjonale tilleggsfond (2003)*

Nytt annet ledd skal lyde:

Den som på norsk territorium i kalenderåret mottar mer enn til sammen 150 000 tonn råolje eller tunge fyringsoljer eller tunge destillater som definert i 2003-tilleggsfondprotokollen artikkel 1 paragraf 7, jf. 1992-fondskonvensjonen artikkel 1 paragraf 3, skal betale slike avgifter til Det internasjonale tilleggsfond (2003) som fondets organer gyldig fastsetter, og stille slik sikkerhet for avgifter som måtte bli bestemt. Første ledd annet og tredje punktum gjelder tilsvarende, men slik at henvisningen til 1992-fondskonvensjonen skal leses som henvisning til 2003-tilleggsfondprotokollen.

Nåværende annet ledd, som blir nytt tredje ledd, skal lyde:

Den som på norsk territorium mottar olje som nevnt i første og annet ledd, plikter å gi opplysninger om mottatt kvantum etter forskrifter fastsatt av departementet.

Nåværende tredje ledd blir fjerde ledd.

§ 204 skal lyde:

§ 204. Søksmål mm vedrørende Det internasjonale erstatningsfond (1992) og *Det internasjonale tilleggsfond (2003)*

Krav om erstatning etter 1992-fondskonvensjonen og 2003-tilleggsfondprotokollen kan reises ved norsk domstol bare i tilfelle som nevnt i § 203 første ledd, og bare dersom søksmål mot skipets eier eller dennes forsikringsgiver i anledning av samme skade ikke tidligere er reist i stat tilsluttet *henholdsvis* 1992-fondskonvensjonen eller 2003-tilleggsfondprotokollen.

Er søksmål etter § 203 første ledd reist mot skipets eier eller dennes forsikringsgiver, kan søksmål mot Det internasjonale erstatningsfond (1992) eller *Det internasjonale tilleggsfond (2003)* i anledning av samme skade bare reises ved samme domstol. For øvrig kan søksmål mot *fondene* bare reises ved domstol hvor søksmål etter § 203 første ledd kunne ha vært reist.

Det internasjonale erstatningsfond (1992) og *Det internasjonale tilleggsfond (2003)* kan intervensjon som part i enhver sak mot skipets eier eller dennes forsikringsgiver om erstatning etter dette kapitlet og blir ved slik intervensjon bundet av dommen.

Når erstatningssak er reist mot eieren eller dennes forsikringsgiver, kan hver av sakens parter ved brev varsle Det internasjonale erstatningsfond (1992) og *Det internasjonale tilleggsfond (2003)* om saken. Brevet besørger sendt av retten som rekommandert brev til *fondenes direktører*. Har *det aktuelle fondet* fått slikt varsel i så god tid at det effektivt har kunnet varet sine interesser, blir det bundet av en rettskraftig dom i saken.

§ 205 nytt tredje ledd skal lyde:

Tilsvarende gjelder dom mot Det internasjonale tilleggsfond (2003) avsagt i stat som står tilsluttet 2003-tilleggsfondprotokollen eller hvor fondet har sitt sete, for-

utsatt at domstolen er kompetent etter 2003-tilleggsfondprotokollen artikkel 7.

§ 207 tredje ledd skal lyde:

Gjøres ansvar gjeldende ved norsk domstol i anledning av at skip har voldt forurensningsskade i annen stat enn konvensjonsstat eller på det åpne hav, eller at det er truffet tiltak for å avverge eller begrense slik skade, er ansvaret begrenset til 4 510 000 SDR for skip med tonnasje som ikke overstiger 5000 tonn. For skip med tonnasje på mer enn 5000 tonn økes ansvarsgrensen med 631 SDR pr tonn over 5000 tonn. Ansvarsgrensen kan likevel ikke i noe tilfelle overstige 89 770 000 SDR. For øvrig gjelder bestemmelsene i annet ledd og i § 194 fjerde ledd tilsvarende.

§ 503 nytt tredje ledd skal lyde:

Krav mot Det internasjonale tilleggsfond (2003) faller bort når krav om erstatning fra Det internasjonale erstatningsfond (1992) faller bort etter første ledd. Krav fremsatt mot Det internasjonale erstatningsfond (1992) anses også å være fremsatt mot Det internasjonale tilleggsfond (2003).

II

Stortinget samtykker til tiltredelse av 2003-protokollen til den internasjonale konvensjon om opprettelse av et internasjonalt fond for erstatning av oljesølskade, 1992.

III

1. Del I, med unntak av endringene i § 207 tredje ledd, trer i kraft fra den tid Kongen bestemmer
2. § 207 tredje ledd trer i kraft straks.
3. Del II trer i kraft straks.

V o t e r i n g :

Komiteens innstilling bifaltes enstemmig.

Presidenten: Det voterer over lovens overskrift og loven i sin helhet.

V o t e r i n g :

Lovens overskrift og loven i sin helhet bifaltes enstemmig.

Presidenten: Lovvedtaket vil bli sendt Lagtinget.

S a k n r . 2

Referat

1. (43) Statsministerens kontor melder at
 1. lov om endring i lov 22. juni 1990 nr. 36 om Statens petroleumsfond (Besl. O. nr. 2 (2003-2004))

2. lov om endring i lov 22. juni 1962 nr. 8 om Stortingets ombudsmann for forvaltningen (Besl. O. nr. 21 (2003-2004))
 3. lov om endringer i luftfartsloven og om samtykke til at Norge tiltrer Montreal-konvensjonen av 28. mai 1999 om visse ensartede regler for internasjonal luftbefordring (Besl. O. nr. 49 (2003-2004))
 4. lov om regulering av svine- og fjørfeproduksjonen (Besl. O. nr. 9 (2003-2004))
 5. lov om endringer i lov 17. juli 1998 nr. 61 om grunnskolen og den vidaregåande opplæringa (opplæringslova) (Besl. O. nr. 39 (2003-2004))
- er sanksjonert under 16. januar 2004
Enst.: Vedlegges protokollen.
2. (44) Lov om endringer i plan- og bygningsloven (klage og innsigelse) (Ot.prp. nr. 31 (2003-2004))
Enst.: Sendes energi- og miljøkomiteen.
 3. (45) Lov om endring i straffelova (avgrensa rett til offentlig framsyning av grove valdsskildringar utanfor næring) (Ot.prp. nr. 32 (2003-2004))
Enst.: Sendes justiskomiteen.

Møtet hevet kl. 12.40.
