

Motion till riksdagen 2010/11:T369

av **Tuve Skånberg (KD)**

Oljeutsläpp i Östersjön

Förslag till riksdagsbeslut

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anføres i motionen om åtgärder för att undvika oljeskador i Östersjön.

Motivering

Under året har BP:s stora oljeläcka i Mexikanska golfen satt fokus på de problem som oljan kan orsaka i maritima miljöer. Betydligt närmare oss, i Östersjön, har det under det gångna året skett hundratals oljeutsläpp – om än av betydligt mindre omfattning än Macandokällans.

Sett till en lite längre tidsperiod har oljeutsläppen minskat i Östersjön trots ökad fartygstrafik. Trots de 10 000-tals skepp som trafikerar Östersjön sker under ett år endast ungefär 100 fartygsolyckor och endast en tiondel består av förorening; merparten är grundstötningar och kollisioner. Den mesta föroreningen sker istället när fartygen sköljer sina tankar.

Mindre oljeutsläpp

Som exempel kan nämnas att spaningsflyg och satelliter under 2008 upptäckte 210 olagliga oljeutsläpp i Östersjön. Dessa oljeutsläpp är mycket små, ofta under 0,1 kubikmeter, men totalt upptäcktes 64 kubikmeter olja i Östersjön. Risken att bli upptäckt är nästan obefintlig, och under 2008 identifierades endast 21 fartyg.

För att komma till rätta med dessa utsläpp finns ett samarbete mellan de berörda länderna, och det sker i dag en relativt omfattande övervakning med satellit och flyg. Polen, Sverige, Tyskland, Finland och Danmark samt Lettland och Estland förfogar tillsammans över mer än 20 flygplan, varav de flesta har avancerad utrustning för att utföra spaning efter olja till havs. Över-

Fel! Okänt namn på

vakning sker även från fartyg, och Sverige har flera miljöskyddsfartyg för både spaning och sanering.

Helcom rekommenderar medlemsländerna till kontrollflygning två gånger i veckan över sina viktigaste farleder och en gång i veckan över övriga havsområden.

Mot denna bakgrund räcker det inte med att hamnarna agerar utifrån principen att det ska vara kostnadsfritt att lämna spillolja i hamn. Fartygen väljer ändå att skölja tankarna under gång i Östersjön, för att tjäna tid och därmed pengar. Risken att fällas för det brott som oljeutsläppet utgör kan bedömas som mycket liten eller obefintlig.

Det vore alltså värt att pröva tanken på ett ekonomiskt incitament att lämna spilloljan i hamn, på samma sätt som ett pantsystem. I detta pantsystem kan ingå såväl medel från oljebolagen som medel som annars skulle ha använts för oljesanering till sjöss, eller i värsta fall på strand, vilket i båda fallen är betydande belopp.

Risk för stora oljeutsläpp

Fortfarande finns dock en risk för större olyckor i Östersjön. Transporterna av olja är omfattande till följd av att Ryssland – världens näst största oljeexportör efter Saudiarabien – skeppar ut stora mängder olja från terminalen i Primorsk i det inre av Finska viken. År 2006 nådde exporten från Primorsk 75 miljoner ton, och målet är en årlig utskeppning på upp till 150 miljoner ton per år. Den totala årliga oljetransporten från hamnarna i Finska viken förväntas öka till 250 miljoner ton till år 2015. Risken för haverier motverkas genom ökad användning av tankfartyg utrustade med dubbelt skrov, förbättrad navigationsteknik och ökad trafik kontroll.

Sedan 2004 är Östersjön klassat som ett särskilt känsligt havsområde, PSSA (Particularly Sensitive Sea Area). Det innebär att Östersjön är ett havsområde av särskild ekologisk, socioekonomisk, kulturell eller vetenskaplig betydelse och som är känsligt för den internationella sjöfartens potentiella miljöpåverkan. Det behöver därför särskilda skyddsåtgärder som kan vidtas inom ramen för FN:s sjöfartsorganisation, IMO.

Ett relativt färskt exempel på hur ömtåligt Östersjön är för oljeutsläpp är den kollision som i juni 2003 ledde till att fartyget Fu Shan Hai sjönk utanför den svenska kusten med en last av 65 000 ton pottaska, 1 680 ton tjockolja, 110 ton dieselolja och 35 ton smörjolja. Det var god sikt och lugnt väder när det kinesiska fartyget kolliderade med ett cypriotiskt fartyg mitt på dagen mellan Sydostskånes kust och Bornholm, i Bornholmsgattet, ett av Europas mest trafikerade farvatten.

Det kinesiska fartyget sjönk efter tre timmar på 70 meters djup efter att av ”formella” skäl av den danska kustbevakningen nekats att bogseras in till grunt vatten vid Bornholm. Oljesaneringen till sjöss och längs Skånes sydostkust kostade hundratals miljoner kronor.

Den totala kostnaden för Fu Shan Hais förlisning bedömdes dock enligt utredaren Karl Rosberg vid Länskriminalen i Skåne till ca 1 miljard kronor, då

Fel! Okänt namn på

inkluderat totalförlust av ett lastfartyg byggt 1995, totalförlust av fartygets last, reparationsarbeten, räddningsarbetet och oljesaneringen. Totalt fick 36 kilometer strand och 3 900 ton sand saneras och 375 kubikmeter olja och vatten fraktas bort.

Stockholm den 25 oktober 2010

Tuve Skånberg (KD)