

Motion till riksdagen

1987/88:Fö514

av Rosa Östh (c)

om sjötransporter av miljöfarligt gods

På kvällen den 21 december gick oljetankern Thuntank 5 på grund i Gävlebukten. Fartyget var lastat med 5 000 ton eldningsolja. Vid grundstötningen skadades förskeppet så att olja läckte ut.

Vid olyckstillfället rådde en vindstyrka på 20 m/sek., vilket i förening med stark kyla gjorde att risken för nedisning var stor. Snödrev ledde dessutom till kraftigt nedsatt sikt.

Området i fråga är erkänt svårnavigerat, men på grund av indragningar i lotsverksamheten råder inte längre något lotstväng på den plats där grundstötningen skedde.

De tekniska framstegen med bl. a. ett högt utvecklat radarsystem har inneburit att tidigare regler som ansetts nödvändiga för ett gott "sjömanskap" inte längre gäller. Vid våra väderleksförhållanden, som de som rådde vid olyckstillfället, är det emellertid ett känt faktum att inte heller moderna tekniska hjälpmedel fungerar på ett tillfredsställande sätt. De yttre omständigheterna gjorde att bärgningsarbetet blev ytterst svårt och risken för en stor miljökatastrof var uppenbar. Den utsläppta oljan föranledde ett omfattande saneringsarbete under våren 1987.

Olyckan med Thuntank utgör en påminnelse om vilka oerhörda naturkatastrofer det kan bli fråga om, om inte säkerhetskraven är tillgodosedda. Det är lätt att föreställa sig vilka följderna kunnat bli om det varit ett större tankfartyg och en större läcka.

Bland sakkunniga bedömare råder det en tämligen samstämmig uppfattning om att utvecklingen under senare år har minskat sjösäkerheten och därmed också skyddet mot miljöförstöring. Ett flertal lotstjänster har dragits in och antalet lotsstationer runt våra kuster har minskat. Dessutom förekommer det numera ofta att dispens från lotstväng lämnas, vanligtvis för svenska fartyg, men ibland också för utländska. Inte sällan är dispensererna generella dvs. de gäller för hela svenska kusten.

Till detta kommer att det också är tillåtet också för äldre fartyg med undermåligt utförande att utföra oljetransporter till Sverige och att angöra svenska hamnar. I Amerika, Japan, medelhavsländerna m. fl. länder är tankfartyg som är äldre än 15 år inte tillåtna. Oljefartyg som är utrustade med dubbla bottnar och separata ballasttankar är betydligt miljösäkrare än den äldre typen där förhållandevis små skador kan ge upphov till läckage.

De synnerligen omfattande skador som oljeutsläppen varje år åstadkommer i naturen är helt oacceptabla liksom de ofantliga kostnader som blir följden. Det finns därför, som jag ser det, starka skäl som talar för att

oljekatastrofer skall förebyggas och i första hand genom en översyn av gällande regler.

Mot. 1987/88
Fö514

Hemställan

Mot bakgrund av vad i motionen redovisats hemställs

att riksdagen hos regeringen begär en översyn av reglerna för sjötransporter av miljöfarligt gods vad avser a) lotsverksamhetens omfattning, b) dispensgivning från lotstväng, c) konstruktionen på tanktonnage som tillåts angöra svenska hamnar.

Stockholm den 22 januari 1988

Rosa Östh (c)