

## Motion till riksdagen 2005/06:T492

av Tuve Skånberg och Mikael Oscarsson (kd)

# Oljeutsläpp i Östersjön

## Förslag till riksdagsbeslut

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

## Motivering

Östersjön blev i april 2004 officiellt klassat som ”särskilt känsligt havsområde” (Particularly Sensitive Sea Area, PSSA) av FN:s sjöfartsorganisation IMO. Tidigare har endast fyra andra havsområden i världen klassats som PSSA, bl.a. Stora Barriärrevet utanför Australien. Klassningen innebär att det nu finns möjligheter att ge Östersjön ett ökat skydd genom att skärpa reglerna för den fartygsburna oljetrafiken. Detta kräver dock att Östersjöstaterna enas om ett regelverk som kan förebygga föroreningarna.

Under 2004 upptäckte Kustbevakningen sammanlagt 342 oljeutsläpp kring den svenska kusten, vilket är det största antalet sedan millennieskiftet. Ökningen beror främst på en intensifiering av miljöövervakningen. Under året bekämpade Kustbevakningen sammanlagt 62 mindre eller större oljeutsläpp. Kring Östersjön har kustländerna under de senaste tio åren årligen iakttagit 400–700 utsläpp genom flygövervakning. Under 2003 uppgick antalet oljeutsläpp i hela Östersjöområdet till 278, vilket är nästan en femtedel mindre än under föregående år. Anledningarna antas bl.a. vara fler gemensamma övervakningsoperationer av Östersjöstaterna, effektiviserad lagföring och intensifierat informationsarbete.

Genom nybyggnation på Kockums i Karlskrona fick Sverige 2002 miljöskyddsfartygen KBV 201 och KBV 202. Fartygen är s.k. kombinationsfartyg, dvs. de är utrustade för att både kunna utföra patrullering och tillsynsuppgifter samt för att kunna genomföra utsläppsanering till sjöss.

Nyanskaffandet är ekonomiskt sett välmotiverat. När det gäller t.ex. oljesanering är kostnaden för oljeupptagning till sjöss 10 000–100 000 kr per m<sup>3</sup> beroende på omständigheter som tid, väder och vind, medan oljesanering när oljan väl hamnat på stranden kostar ca 1 miljon kronor per m<sup>3</sup>. Det är

Fel! Okänt namn på

alltså tio till hundra gånger dyrare att åtgärda ett oljeutsläpp på stranden än till havs. Billigast skulle det naturligtvis vara om oljeutsläppen aldrig gjordes.

## Små och stora oljeolyckor i Östersjön

Att de stora oljeolyckorna, där tusentals ton olja rinner ut i havet, har varit sällsynta i Östersjön innebär inte att de aldrig har ägt rum. I god sikt och lugnt väder kolliderade i juni 2003 ett kinesiskt och 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 den sydostskånska kusten kostade hundratals miljoner kronor, men den totala kostnaden för Fu Shan Hais förlisning, efter att det kolliderat med ett polskt fartyg, blev dock flerdubbelt större. Utredaren Karl Rosberg vid Länskriminalen i Skåne har uppskattat den totala kostnaden till ca 1 miljard kronor, då inkluderat totalförlust av ett lastfartyg byggt 1995, totalförlust av fartygets last, reparationsarbeten på det polska fartyget, räddningsarbetet och oljesaneringen.

Vi kan inte heller bortse från risken för en betydligt större olycka. Östersjön trafikeras av tankfartyg som kan ta laster upp till 150 000 ton, och ännu större fartyg anlöper hamnarna vid Kattegatt och Skagerrak.

Men de flesta oljeutsläpp till havs beror inte på fartygshaverier. De beror tvärtom på att fartyg avsiktligt pumpar ut oljerester från maskinrum eller oljeförorenat barlastvatten under resans gång.

## Oljeutsläpp kan förhindras

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.

För att förhindra nya oljekatastrofer i det känsliga Östersjön bör införas krav på lots i Bornholmsgattet, separata farleder liksom i Öresund samt dubbla skrov för oljetransporter.

**Fel! Okänt namn på**

Stockholm den 4 oktober 2005

*Tuve Skånberg (kd)*

*Mikael Oscarsson (kd)*