

Motion till riksdagen

1989/90:T609

av Kenth Skårvik och Leif Olsson (båda fp)

Säkerheten i oljetrafiken till sjöss

Liksom tidigare år har 1989 präglats av oljekatastrofer ute till havs, och av incidenter vid insegling till hamnar, eller vid lossning av oljelaster. Trots att de stora oljeolyckorna under fjolåret; Exxon-olyckan utanför Alaska och explosionen omborg på Kharg 5 utanför Marockos kust, ligger på långa avstånd från Sverige, finns ingen garanti för att inte en ny stor tankerolycka kan ske i skandinaviska sjöområden. Det illavarslande med Exxon Valdes-olyckan var att tankern blott var tre år – här hade katastrofen sin grund i den mänskliga faktorn med felnavigering som följd. Kharg 5 var en rostholk och har gått i skytteltrafik i det av krig präglade området i Persiska viken.

Det bör bringas i åtanke att Kharg 5 1988 lossade råolja i Brofjorden och redan då var i uselt skick. En annan Iranbåt, Bisotoon, lossade i november samma år 220 000 ton råolja vid Scanraff i Brofjorden. Sjöfartsinspektionen finner tankern behäftad med så stora brister, att den beläggs med nyttjandeförbud.

Den största oljekatastrofen under senare år, som berört Sverige, inträffade den 13 september 1987. Det grekiska tankfartyget Tolmiros släppte i Skagerrak ut 100-tals ton olja som smetade ner stora delar av bohuskusten. Det tog två år att göra rent efter marodörerna. Notan för skattebetalarnas del rör sig om ca 80 milj. kr. Skadorna på det marina livet var omfattande.

Idag består den internationella tankerflottan av ca 400 fartyg av superklass, varav de flesta är byggda på 1970-talet. Livslängden, med hänsyn tagen till säkerheten, är 15 år. Den gränsen är överskriden för de flesta! Enligt uttalande från sjöfartsexperten sjunker standarden stadigt och därmed ökar risken för allvarliga olyckor. Tyvärr är det så att de sämsta fartygen också får rutinerad besättning och mindre erfaren befälsledning.

I vetskap om att den kölbaserade trafiken i hög grad är internationell och i flera fall oåtkomlig för kontroll och åtgärder, måste vi i första hand inrikta oss på att kräva säkrare fartyg vid seglatser i närhaven. Inte minst mot bakgrund av att Sjöfartsverket uttalat att en olycka liknande den utanför Marockos kust lika gärna kunde inträffat på den svensk västkusten. Sjöfartsinspektionen hinner för övrigt inte med att kontrollera att säkerhetsreglerna följs. Istället för kontroll av var fjärde oljetanker inspekteras i dag bara var tionde. Om man betänker att Sveriges största importhamn av petroleumprodukter, Scanraff, anlöpes av 1 200 båtar årligen, kan den bristande kontrollen visa sig ödesdigra.

Ett av de hårdare krav, som bevisligen skulle främja säkerheten och därmed miljön, är dubbla sidor och bottnar på fartyg som avser anlöpa svenska hamnar. Enkelbottnade fartyg skulle kunna "straffas" med extra höga hamnavgifter. Enligt uttalande av rederifolk skulle de högre säkerhetskraven vara positiva för seriösa företag, trots att investeringskostnaderna ökar med upp till 10 procent. Det är också lättare att få kunnigt folk till bemanning av säkrare fartyg.

För de svenska raffinaderiernas del bör hårdare krav mot rederier ses som positivt. Regelverket är omfattande för båtar som lossar i syfte att främja säkerheten, problemet är att inkompetens och brister många gånger inte märks förrän lossningen kommit igång.

Hemställan

Med hänvisning till det anförda hemställs

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att säkerheten i oljetrafiken skall förbättras.
2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vikten av att främja säkerheten genom successiv övergång till tankfartyg med dubbla sidor och bottnar,
3. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om brister i sjöfartsinspektionens kontroll av oljetankrar.
4. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att oljetankrar med förutsedda brister i säkerhet stoppas innan insegling sker till svenska farleder.

Stockholm den 22 januari 1990

Kenth Skårvik (fp)

Leif Olsson (fp)