

## Nr 189

av fru Olsson i Helsingborg m. fl.  
om lotsvång för tankfartyg.

Grundstötningar och kollisioner där tankfartyg är inblandade förekommer allt oftare. Såväl mot svenska som internationella vatten är oljekatastroferna ett hot som i görligaste mån måste avväjas.

År 1967 gick supertankern "Torrey Canyon" på grund utanför Cornwalls kust. 118 000 ton råolja åstadkom då stor förödelse på vidsträckt franska och engelska kustavsnitt. Kostnaderna beräknades till cirka 150 milj. kr.

År 1969 gick tankern "London Harmony" på grund vid Granholmens fyr norr om Vaxholm. 200 ton olja läckte ut med en kostnad för bekämpning på omkring 6 milj. kr.

År 1970 skedde en kollision mellan tankfartygen holländska "Katelysia" och svenska "Otello" i Stockholms norra skärgård, och en ny oljekatastrof med 1 300 ton tjockolja var ett faktum. Exempel på liknande olyckor kunde mångfaldigas.

Den senaste inträffade i Öresund den 9 januari i år då svenska tankfartyget "Tärnsjö" kolliderade med polska "Grudziadz". Mellan 200 och 300 ton tjockolja sipprade ut i sundet. Kostnaderna för bekämpningen blir betydande och skadeverkningarna långvariga. Vad dessa oljekatastrofer innebär för fiske, badstränder och fågeldöd är så allmänt bekant att inget mer behöver tilläggas.

Inte fullt så uppmärksammat är det hot som oljan utgör för de djur som finns i havet. Speciellt farliga är de aromatiska kolväten som finns i oljan och som i många fall är cancerframkallande. De samlas i bottenslammet och koncentreras i plankton och bottendjur. Verkningarna kan spåras högre upp i den marina livskedjan som tumörer hos fiskar. Undervattensforskaren Jacques Cousteau har konstaterat att under de senaste 20 åren har livet i världshaven minskat med 40 procent.

Detta är skrämmande fakta som givetvis får tagas upp i internationella sammanhang. För att förbättra situationen, åtminstone vid våra svenska kuster, borde lotsvång införas för alla tankfartyg. Efter Otello-Katelysiaolyckan förklarade en talesman för lotsförbundet: "Olyckan hade aldrig hänt om båda fartygen haft lots." Vid den senaste kollisionen i Öresund fanns inte heller lots ombord.

Det är skrämmande att oljelastade fartyg får gå utan lots genom Öresund, ett av världens mest trafikerade farvatten. Vi är helt medvetna om att det innebär svårigheter att få ett lotsvång genomfört, då ju Öresund är internationellt vatten. Men vad händer om en fullastad tankbåt på 30 000–40 000 ton totalhavererar i sundet? Det skulle medföra en oöverskådlig katastrof. Vi anser att förhandlingar angående

lotsplikt genom Öresund bör intensifieras så att en överenskommelse med IMCO snarast kommer till stånd. Riskerna är så uppenbara att varje dröjsmål kan bli ödesdigert.

I årets statsverksproposition föreslås under sjätte huvudtiteln ett förhöjt anslag på 80 000 kr. för bestridande av svenskt engagemang vid 1973 års konferens inom IMCO om havens förorenande. Det bör då finnas utrymme för den svenska delegationen att med kraft föra Sveriges talan angående denna för hela vår sydvästliga kuststräcka så livsviktiga fråga.

Med hänvisning till det anförda hemställes

1. att riksdagen beslutar anhålla om utredning beträffande lotstväng för alla tankfartyg i svenska farvatten samt
2. att riksdagen hos Kungl. Maj:t hemställer att den svenska delegationen inom IMCO verkar för att få till stånd obligatorisk lotsplikt för alla tankfartyg vid färd genom Öresund.

Stockholm den 17 januari 1973

ALMA OLSSON (c)

i Helsingborg

MAJ PEHRSSON (c)

ALFRED HÅKANSSON (c)

NILS-ERIC GUSTAFSSON (c)

i Byske

BIRGITTA HAMBRAEUS (c)

RUNE TORWALD (c)

BENGT BENGTSOON (c)

i Göteborg