

Nr 27

Jordbruksutskottets betänkande i anledning av propositionen 1973:111 angående godkännande av konvention om förhindrande av havsföroreningar till följd av dumpning av avfall jämte motioner.

Propositionen

I propositionen 1973:111 har Kungl. Maj:t (jordbruksdepartementet) föreslagit riksdagen att godkänna konventionen om förhindrande av havsföroreningar till följd av dumpning av avfall.

I propositionen föreslås att Sverige tillträder en global konvention om förhindrande av havsföroreningar till följd av dumpning av avfall. Förhandlingarna om en konvention av detta slag påbörjades redan år 1971 såsom ett led i förberedelserna för FN:s miljökonferens i Stockholm år 1972. Med utgångspunkt i bl. a. miljökonferensens rekommendation nr 86 slutfördes förhandlingarna i London i november 1972. Sverige undertecknade konventionen den 29 december 1972.

Konventionen omfattar alla delar av det fria havet och kuststaternas territorialhav. Enligt konventionen förbjuds dumpning av vissa särskilt angivna miljöfarliga ämnen och material, medan dumpning av andra ämnen och material får ske endast efter tillstånd av nationell myndighet i fördragsslutande stat.

Motionerna

I detta sammanhang har utskottet behandlat

dels de vid riksdagens början väckta motionerna

1. 1973:334 av herr Rosqvist m. fl. (s) vari hemställs att riksdagen hos Kungl. Maj:t begär sådant tillägg – i anslutning till biträdda oljeskyddskonventioner – i gällande lagstiftning, att fartyg äldre än 12 år som för last av oljor, kemikalier eller annan miljöfarlig last ej måtte utan särskilt tillstånd få angöra svensk Östersjöhamn eller annan svensk insjöhamn,

2. 1973:784 av herr Hedin m. fl. (m, s, c, fp, vpk) vari hemställs att riksdagen måtte uppdraga åt Kungl. Maj:t att ta initiativ till en internationell konvention för Östersjön i fråga om föroreningar och fiskevård,

3. 1973:794 av herr Strömberg m. fl. (fp) vari hemställs A. att riksdagen hos Kungl. Maj:t begär 1. att en utredning tillsätts med uppgift att analysera riskmomenten i samband med oljetransporter i dess olika former, 2. att snara åtgärder vidtas från svensk sida för att få till stånd en bättre beredskap för begränsning av oljekatastrof som kan inträffa i samband med oljeborrningarna i Nordsjön, 3. att aktiva åtgärder snarast vidtas i syfte att förbjuda oljeutsläpp från fartyg i Östersjön, Skagerack

och Nordsjön, 4. att åtgärder vidtas för en internationell begränsning av tanktonnagets storlek; B. att riksdagen måtte besluta att 9 § lagen om åtgärder mot vattenförorening ändras så, att krav kan ställas på anläggning för omhändertagande av oljerester även i annan hamn än allmän hamn,

4. 1973:805 av herr Wijkman (m) vari hemställs att riksdagen beslutar uppmana Kungl. Maj:t att ta initiativet till bildandet av en överstatlig kommission, bestående av medlemmar från Sverige, Finland, Danmark, Västtyskland, DDR, Polen och Sovjetunionen, med uppgift att snarast utarbeta förslag till en konvention för Östersjöns miljöskydd,

5. 1973:1384 av herr Ahlmark m. fl. (fp) vari hemställs 1. att riksdagen anholder hos regeringen om en utredning med syfte att upprätta en svensk kommission för Östersjön, 2. att riksdagen anholder hos regeringen att Sverige tar initiativ till en utredning mellan Östersjöländer om inrättandet av en permanent Östersjökonferens,

dels den i anledning av propositionen 1973:111 väckta motionen

1973:1971 av herr Strömberg m. fl. (fp) vari hemställs 1. att riksdagen med bifall till propositionen 1973:111 som sin mening ger Kungl. Maj:t till känna vad i motionen anförts rörande förorening i samband med utnyttjande av borrhavsplatthav och åtgärder för att förhindra förorening av havet genom toalett- och hushållsavfall från fartyg; samt 2. att riksdagen hos Kungl. Maj:t begär att förslag föreläggs riksdagen med innebörd att lagen om förbud mot dumpning av avfall i vatten och lagen om åtgärder mot vattenförorening från fartyg görs tillämpliga även för plattformar till havs.

Utskottet

Det förhållandet att alltmer ökade föroreningsmängder tillförs haven, främst från industriländerna, har under senare år mötts av växande kritik. Detta har lett till att allt större ansträngningar gjorts såväl internationellt som inom vårt land för att komma till rätta med problemen.

Föreliggande proposition rör främst den förorening av havet som sker genom dumpning. Denna form av förorening uppskattas utgöra endast 10 à 15 procent av havsföroreningarna, men den har ofta särskilt allvarliga miljöeffekter. Sedan den 1 januari 1972 gäller en lag (1971:1154) om förbud mot dumpning av avfall i vatten. Enligt denna får avfall inte dumpas inom Sveriges sjöterritorium från fartyg, luftfartyg och annat transportmedel. Dumpning får inte heller ske från svenskt fartyg eller luftfartyg i det fria havet. Avfall är avsett att dumpas i det fria havet får inte heller föras ut ur landet. 1972 års riksdag godkände en regional konvention om förhindrande av havsförorening genom dumpning i Nordsjön och Nordostatlanten, den s. k. Oslokonventionen.

Nu har såsom redovisas i propositionen 1973:111 en global konvention om förhindrande av havsförorening till följd av dumpning av avfall utarbetats och undertecknats av ett stort antal stater, däribland Sverige.

För ratificering erfordras riksdagens godkännande. Enligt utskottets mening utgör konventionen ett viktigt steg i riktning mot en förbättring av den marina miljön, varför utskottet förordar att riksdagen i enlighet med Kungl. Maj:ts förslag godkänner densamma.

Enligt departementschefen torde en svensk anslutning till konventionen kunna ske utan att någon komplettering av den interna lagstiftningen på området behöver göras. I motionen 1973:1971 påyrkas vissa lagändringar. Sålunda påpekas att konventionen enligt artikel III med dumpning avser varje avsiktlig kvittblivning i havet av avfall eller andra ämnen från fartyg, luftfartyg, plattformar eller andra konstruktioner till havs. Med tanke på förestående borrhningar efter olja i Östersjön bör enligt motionen svensk lagstiftning som avhandlar dumpning och utsläpp av föroreningar från fartyg göras tillämplig även för oljeborrhningar och andra typer av plattformar och konstruktioner. Riksdagen bör därför enligt motionärerna begära förslag till sådan ändring av såväl lagen (1971:1154) om förbud mot dumpning av avfall i vatten som lagen (1972:275) om åtgärder mot vattenförorening från fartyg att de blir tillämpliga även för plattformar till havs. Detta förslag överensstämmer med ett i remissyttrande av koncessionsnämnden för miljöskydd framfört förslag.

Utskottet får i anledning av motionsyrkandet erinra om att enligt föreliggande konventions artikel VII varje fördragsslutande part skall vidta de åtgärder som krävs för att tillämpa konventionen på bl. a. alla fartyg, luftfartyg och fasta eller flytande plattformar under dess jurisdiktion vilka antas utföra dumpning. De plattformar som för Sveriges del kan komma i fråga torde så gott som alltid vara sådana som används vid utforskning av kontinentalsockeln eller exploatering av naturtillgångar på denna. Enligt lagen (1966:314) om kontinentalsockeln krävs tillstånd av Kungl. Maj:t eller myndighet som Kungl. Maj:t bestämmer för att få genom borrhning eller på annat sätt utforska kontinentalsockeln. Till sådant tillstånd kan fogas föreskrift bl. a. till förebyggande av vattenförorening. Brott mot sådan föreskrift är straffbelagt. Lagen om kontinentalsockeln gäller dels inom allmänt vattenområde innanför Sveriges territorialgräns, dels även utanför denna gräns inom det havsområde där Sverige har suveräna rättigheter över kontinentalsockeln för dennas utforskande och för tillgodogörande av dess naturtillgångar i enlighet med 1958 års Genèvekonvention om kontinentalsockeln. Vidare är miljöskyddslagen (1969:387) tillämplig i fråga om utsläpp från sådan plattform av avloppsvatten, fast ämne eller gas samt då sådan plattform används på sätt som eljest kan medföra förorening av vattenområde.

Utskottet utgår från att Kungl. Maj:t följer tillämpningen av nämnda lagar med avseende på möjligheten att fullgöra dumpningskonventionens krav. Skulle det visa sig erforderligt att komplettera lagstiftningen för att tillgodose nämnda krav utgår utskottet från att Kungl. Maj:t förelägger riksdagen förslag härom. Med hänsyn till vad utskottet i det föregående anfört finner emellertid utskottet yrkandet i motionen 1973:1971 om lagändring inte behöva föranleda någon riksdagens åtgärd.

I detta sammanhang tar utskottet upp tre motioner i vilka begärs att man från svensk sida tar initiativ till en internationell överenskommelse i syfte att komma till rätta med Östersjöns föroreningsproblem m. m. Sålunda bör enligt motionen 1973:784 Kungl. Maj:t ta initiativ till en internationell konvention för Östersjön i fråga om föroreningar och fiskevård. Enligt motionen 1973:805 bör Kungl. Maj:t ta initiativ till bildandet av en överstatlig kommission, bestående av medlemmar från samtliga strandstater med uppgift att snarast utarbeta förslag till en konvention för Östersjöns miljöskydd. Slutligen föreslås i motionen 1973:1384 utredningar med syfte att upprätta en svensk kommission för Östersjön och att inrätta en permanent Östersjökonferens.

Utskottet får erinra om att frågor rörande föroreningen av Östersjön vid flera tidigare tillfällen behandlats av riksdagen. Bl. a. lämnades i betänkandet JoU 1972:50 en redogörelse för åtgärder som fram till hösten 1972 hade vidtagits för att komma till rätta med nämnda föroreningsproblem. Därav framgår att från svensk sida en avsevärd aktivitet utvecklats för att i samarbete med berörda stater finna lösningar av de aktuella Östersjöproblemen. Sedan förbindelserna mellan samtliga Östersjöns strandstater numera normaliserats torde ökade förutsättningar finnas att träffa internationell överenskommelse om ett fast organiserat samarbete i Östersjöfrågorna.

Utskottet finner det i hög grad angeläget att en sådan överenskommelse träffas och hälsar med tillfredsställelse de planer som enligt propositionen 1973:111 föreligger att få till stånd en regeringskonferens om Östersjöns föroreningsproblem med deltagande av alla berörda strandstater. Enligt var utskottet inhämtat har Finland inbjudit övriga strandstater till ett expertmöte i Helsingfors inom de närmaste veckorna för att förbereda upprättandet av en konvention rörande Östersjöns miljö- och föroreningsfrågor. Det finska initiativet har tagits i syfte att senare anordna en regeringskonferens mellan Östersjöstaterna med uppgift att färdigställa en sådan konvention. Vidare har efter visst förberedelsearbete Polen tagit initiativ till en konferens i syfte att utarbeta förslag till en fiskerikonvention för Östersjön. Utskottet finner det angeläget att man från svensk sida på allt sätt stödjer nämnda initiativ och verkar för att det så snart som möjligt tillskapas såväl en fiskerikonvention för Östersjön som en konvention för Östersjöns miljöskydd, vilket bör leda till förbättrade möjligheter att vidta konkreta åtgärder till fromma för Östersjön. Riksdagen bör som sin mening ge Kungl. Maj:t till känna vad utskottet sålunda anfört i anledning av motionerna 1973:784, 1973:805 och 1973:1384.

I motionerna 1973:334 och 1973:794 tas upp frågor rörande bl. a. oljeföroreningarna i haven och förslag till åtgärder för ett förbättrat oljeskydd. Enligt motionen 1973:334 bör gällande lagar ändras så att fartyg äldre än 12 år som för last av oljor, kemikalier eller annan miljöfarlig last inte utan särskilt tillstånd får angöra svensk Östersjöhamn eller annan svensk insjöhamn. I motionen 1973:794 föreslås bl. a. en utredning om och analys av riskmomenten i samband med oljetranspor-

ter, vilka bör leda till förslag om säkerhetsbestämmelser i samband med sådan transport. Vidare föreslås i motionen 1973:794 att snara åtgärder vidtas från svensk sida för att få till stånd en bättre beredskap för begränsning av oljekatastrof som kan inträffa i samband med oljeborrningarna i Nordsjön, att aktiva åtgärder snarast vidtas i syfte att förbjuda oljeutsläpp från fartyg i Östersjön, Skagerack och Nordsjön samt att åtgärder vidtas för en internationell begränsning av tanktonnagets storlek. Slutligen begärs också i samma motion sådan ändring av lagen (1972:275) om åtgärder mot vattenförorening från fartyg att krav kan ställas på anläggning för omhändertagande av oljerester även i annan hamn än allmän hamn.

Utskottet vill med anledning av motionerna understryka vikten av att oljeutsläpp i havet begränsas och om möjligt helt förhindras. Internationella bestämmelser med detta syfte återfinns i 1954 års oljeskyddskonvention med senare vidtagna ändringar. Svenska bestämmelser finns i bl. a. nyssnämnda lag om åtgärder mot vattenförorening från fartyg samt i miljöskyddslagen. Trots de bestämmelser som numera gäller och den bevakning och kontroll som genomförs förekommer oljeutsläpp som medför betydande skador på djur- och växtliv samt förstör badstränder m. m. För att komma till rätta med oljeutsläppen är man i hög grad beroende av att internationella överenskommelser kan träffas härom. Departementschefen har i propositionen 1973:111 erinrat om det arbete som bedrivs inom FN:s sjöfartsorganisation, IMCO, i syfte att begränsa oljeföroreningarna till havs. I propositionen redovisas vidare att IMCO hösten 1973 kommer att vid en särskild konferens behandla havsföroreningar som uppstår genom sjöfarten. Utskottet vill också erinra om det av föregående års riksdag godkända uttalandet att målet för strävandena på detta område bör vara att allt utsläpp av olja förbjuds (prop. 1972:38, JoU 1972:36, rskr 1972:234). Avsikten är att vid den kommande IMCO-konferensen åstadkomma en ramkonvention som syftar till att hindra förorening på grund av utsläpp av olja och andra miljöskadliga ämnen.

I anledning av yrkandet i motionen 1973:794 om en utredning rörande riskerna med oljetransporter får utskottet utom till nämnda arbete inom IMCO hänvisa till att sjöfartsverket föregående år erhöi i uppdrag att i samråd med naturvårdsverket utreda frågor i samband med olje- och kemikalietransporter på svenskt inre vatten. Utredningen, som f. n. pågår, skall omfatta dels en kartläggning av nuvarande oljetransporter m. m. och en bedömning av den framtida omfattningen av sådana transporter, dels en bedömning av de krav i fråga om konstruktion och utrustning som bör uppfyllas av fartyg avsedda för ifrågavarande transporter, dels utarbetande av förslag till trafik- och säkerhetsföreskrifter och andra åtgärder som från miljöskyddssynpunkt kan anses nödvändiga. Det i motionen upptagna utredningsyrkandet synes i allt väsentligt falla inom ramen för nyssnämnda uppdrag. Någon särskild riksdagens åtgärd erfordras därför enligt utskottets mening inte i anledning av nämnda motionsyrkande.

Med anledning av yrkandet om bättre beredskap inför eventuella oljekatastrofer i samband med oljeborrningarna i Nordsjön får utskottet hänvisa till att hithörande frågor nyligen tagits upp vid en konferens mellan Nordsjöstaterna i London. Enligt vad utskottet erfarit ledde konferensen bl. a. till en rekommendation till resp. regeringar att harmonisera sina säkerhetsbestämmelser. Sverige verkade vid överläggningarna om dessa bestämmelser för att de skulle ligga på en från säkerhetssynpunkt hög nivå. Vid Londonkonferensen beslöts vidare att en konvention skulle utarbetas om skadeståndsansvaret för oljeförorening som uppkommer i samband med oljeborrning på havsbotten. Arbetet inom det område som konferensen behandlade fortsätter bl. a. i ett antal arbetsgrupper. Med hänsyn till det arbete som sålunda bedrivs finner utskottet motionsyrkandet inte behöva föranleda någon riksdagens åtgärd.

Yrkande om åtgärder i syfte att förbjuda oljeutsläpp från fartyg i Östersjön, Skagerack och Nordsjön framfördes motionsledes även föregående år. Jordbruksutskottet förutsatte därvid i ett av riksdagen godkänt uttalande (JoU 1972:36, rskr 1972:234) att från svensk sida stora ansträngningar gjordes för att på det internationella planet lösa frågan om totalförbud mot utsläpp och att därvid bl. a. de speciella förhållandena i fråga om Östersjön och Nordsjön beaktades. Vid den i det föregående nämnda IMCO-konferensen hösten 1973 kommer såsom nämnts hithörande frågor att behandlas. Avsikten är att den blivande IMCO-konventionen om förorening från fartyg skall innehålla särregler för särskilt känsliga vattenområden. Bl. a. Östersjön och Nordsjön har nämnts som sådana områden. Sverige har enligt uppgift från kommunikationsdepartementet tagit initiativ till överläggningar mellan berörda stater om särregler för sjöfarten på Östersjön att hållas i anslutning till det förut nämnda förberedande expertmötet i Helsingfors. Dessa särregler i IMCO-konventionen bör enligt svenskt förslag avse inte endast olja utan även annan förorenande last och avfall från fartygets drift. Det arbete som sålunda bedrivs inom ramen för IMCO behandlar de frågor som tas upp i förevarande motionsyrkande. Mot bakgrund av det anförda synes motionsyrkandet inte påkalla någon riksdagens åtgärd.

Ej heller förslaget om internationell begränsning av tanktonnagets storlek bör f. n. leda till någon åtgärd från riksdagens sida. Enligt vad utskottet inhämtat syftar nämligen arbetet inom IMCO bl. a. även till att begränsa storleken av oljelasttankar.

Enligt lagen om åtgärder mot vattenförorening från fartyg gäller att i allmän hamn som Konungen bestämmer skall finnas anläggning eller anordning för mottagande av oljerester och oljehaltig blandning från fartyg. Den sista punkten i motionen 1973:794 innebär såsom nämnts att krav på sådan anläggning skall kunna ställas även på annan hamn. Utskottet vill i anledning härav erinra om att utredningen av frågor rörande omhändertagande och behandling av kemiskt avfall m. m. år 1971 erhöll i uppdrag att även ta upp frågan om omhändertagande av olja och oljerester från fartyg. Enligt uppgift från utredningen kommer ett

delbetänkande i sistnämnda ämne att avlämnas inom kort. Under sådant förhållande anser utskottet att motionsyrkandet inte bör föranleda någon åtgärd.

Den i motionen 1973:334 upptagna frågan om begränsning av möjligheterna för vissa äldre fartyg med last av olja, kemikalier eller annan miljöfarlig last att anlöpa svensk hamn är liksom flera av de tidigare behandlade frågorna av den art att bestämmelser inte lämpligen bör införas endast för ett land. Området regleras av en internationell konvention. Enligt uppgift från sjöfartsverket avser man från svensk sida att vid de kommande IMCO-överläggningarna i Helsingfors aktualisera höjda säkerhetskrav beträffande transportmedel för bl. a. miljöfarlig last. Utskottet förutsätter att de i motionen upptagna synpunkterna tas upp till övervägande och att den svenska delegationen verkar för sådana säkerhetsbestämmelser att miljön och sjösäkerheten inte hotas genom användningen av mer eller mindre bristfälliga fartyg. Med vad utskottet sålunda anfört bör motionen 1973:334 kunna anses bevarad.

Utskottet finner att de i motionen 1973:1971 upptagna frågorna om åtgärder till förhindrande av förorening av havet genom avfall från fartyg och borrhplattformar kan väntas bli behandlade vid förenämnda konferenser, varför anledning till särskilt uttalande från riksdagens sida nu inte föreligger.

Utskottet, som sålunda inte funnit anledning till erinran mot vad som föreslagits och uttalats i propositionen 1973:111, får under hänvisning till vad som i det föregående anförts hemställa

att riksdagen

1. godkänner konventionen om förhindrande av havsföroreningar till följd av dumpning av avfall,
2. avslår motionen 1973:1971 såvitt den avser förslag till lagändring,
3. i anledning av motionerna 1973:784, 1973:805 och 1973:1384 som sin mening ger Kungl. Maj:t till känna vad utskottet anfört om konferenser rörande Östersjöns fiske- och miljöfrågor, m. m.,
4. a. lämnar motionen 1973:794, yrkande A 1, utan åtgärd,
b. lämnar motionen 1973:794, yrkande A 4, utan åtgärd,
c. lämnar motionerna 1973:794 och 1973:1971 i återstående delar utan åtgärd,
5. anser motionen 1973:334 besvarad med vad utskottet i det föregående anfört.

Stockholm den 15 maj 1973

På jordbruksutskottets vägnar
NILS G. HANSSON

Närvarande: herrar Hansson i Skegrie (c), Mossberger (s), Persson i Skänninge (s), Hedin (m), Hedström (s)*, Jonasson (c)*, Magnusson i Tanum (s), fru Anér (fp), herrar Augustsson (s), Larsson i Borrby (c), fru Lindberg (s), herrar Takman (vpk), Åberg (fp)*, fru Theorin (s) herr Leuchovius (m);

dock att vid behandlingen av motionerna 1973:794, 1973:784, 1973:805 och 1973:1384 herr Berndtsson i Bokenäs (fp) deltagit i stället för herr Åberg (fp).

* Ej närvarande vid betänkandets justering.

Reservationer

1. angående utredning rörande riskerna med oljetransporter

av fru Anér och herr Berndtsson i Bokenäs (båda fp) som anser att

dels det stycke i utskottets yttrande på s. 5 som börjar med "I anledning" och slutar med "nämnda motionsyrkande" bort ha följande lydelse:

I anledning av yrkandet i motionen 1973:794 om en utredning rörande riskerna med oljetransporter vill utskottet anföra följande. Inget sätt att transportera olja är helt säkert. Vilket alternativ man än väljer — i rör, på järnväg, per båt eller per landsväg — kan olyckor inträffa, som gör att olja kommer lös. Risker för oljeutsläpp måste finnas med i de kalkyler som föregår val av transportsätt. Det saknas dock tillräcklig kunskap om riskerna vid olika transportalternativ. Inom vissa delområden pågår utredningar som anknyter till dessa problem bl. a. inom IMCO och den pågående utredningen om frågor i samband med olje- och kemikalietransporter på svenskt inre vatten. Dessa berör dock endast begränsade delar av transportområdet. Utskottet delar motionärernas uppfattning att behov finns av en utredning som ekonomiskt och praktiskt belyser oljeskaderiskerna vid olika transportalternativ. En sådan utredning bör analysera riskabla punkter i hela transportkedjan och föreslå lämpliga säkerhetsbestämmelser.

dels utskottets hemställan under 4 a bort ha följande lydelse:

4. a. i anledning av motionen 1973:794, yrkande A 1, hos Kungl. Maj:t begär att en utredning tillsätts med uppgift att analysera riskmomenten i samband med oljetransporter i dessa olika former,

2. angående begränsning av tanktonnagets storlek m. m.

a. av fru Anér och herr Berndtsson i Bokenäs (båda fp) som anser att

dels det stycke i utskottets yttrande på s. 6 som börjar med "Ej heller" och slutar med "av oljelasttankar" bort ha följande lydelse:

I motionen 1973:794 behandlas vidare frågan om riskerna i samband med trafik med supertankbåtar. I motionen framhålls att några bestämmelser f. n. inte finns, som anger största tillåtna storlek för en tankbåt. Inom IMCO pågår arbete på bestämmelser om oljelasttankarnas storlek.

Erfarenheten visar dock att totalhaverier med supertankbåtar är möjliga. Skadeverkningarna vid en sådan katastrof är närmast oöverblickbara. Starka skäl finns för en begränsning av tonnagets storlek och för en reglering av trafiken med de stora fartygen. Supertankbåtar bör således inte få trafikera innanhav såsom Östersjön med mindre än att tillräcklig katastroforganisation tillskapas. Enligt utskottets mening bör Sverige i internationella sammanhang, såsom inom IMCO, verka för en begränsning av tanktonnagets storlek och för att särskilda regler för trafik med supertankbåtar uppställs.

dels utskottets hemställan under 4 b bort ha följande lydelse:

4. b. i anledning av motionen 1973:794, yrkande A 4, hos Kungl. Maj:t hemställer att åtgärder snarast vidtas i syfte att nå en internationell begränsning av tanktonnagets storlek,

b. av herr Takman (vpk), som

dels anför följande:

Utvecklingen går mycket snabbt mot tankfartyg som är fem à tio gånger större än de som var störst för bara några år sedan. I början av året levererades från ett japanskt varv 480 000-tonnaren Globtik Tokyo till det engelska rederiet Globtik Tankers. Den är, enligt Financial Times (den 21 februari 1973), världens största fartyg. Men samtidigt tillkännagav rederiet att det hade för avsikt att vid ett japanskt skeppsvarv beställa ytterligare ett oljetankfartyg på 706 000 ton dödvikt. Man kan jämföra dessa två tankfartyg med två som Ove Allansson skildrat i sin självbiografiska roman Ombordarna (Författarförlaget 1971): Tanja, som i början av 1950-talet räknades till superklassen med sina 18 000 dödviktston, och Star Solvent, byggd 1955, på 120 000 ton. Man bör också jämföra besättningarna – Tanja hade 42 mans besättning och Star Solvent, som var sex à sju gånger större, endast 34 man. Inte att undra på att USA-tidskriften Business Week (den 20 maj 1973) kan ge en vacker kostnadsserie, som visar hur mycket man vinner med varje hopp i denna utveckling:

”Det kostar omkring 13 dollar tonnet att frakta olja i en 47 000-dödviktstonnare från Persiska bukten till nordatlantiska hamnar i USA. I ett tankfartyg på 100 000 dödviktston sjunker kostnaden till 8,70 per ton. Om fartyg på 250 000 dödviktston användes, skulle kostnaden bli 5,70 dollar tonnet. För de enorma tankfartyg om 500 000 dödviktston som nu är på ritborden, kommer kostnaden att bli 5,15 dollar tonnet.”

Från miljöskyddssynpunkt är denna utveckling allvarlig nog. Men riskerna för oljekatastrofer är trots allt det mindre problemet. Sjöfolkets (och även varvsarbetarnas) hälsa och liv behandlas av skeppskonstruktörer och redare med en likgiltighet som inte kunde vara mera omänsklig. ”Dagens sjöfart är en blandning av superteknik och medeltid”, skriver Ove Allansson i sin roman. Och denna blandning har en djävulskt konstant relation: ju mera superteknik, desto mera medeltid.

Svenska sjöfolksförbundet och dess utmärkta tidskrift Sjömannen har

från många synpunkter belyst och bekämpat den utveckling som här endast skisserats mycket fragmentariskt. Men också Nautisk Tidskrift, organ för Sveriges fartygsbefälsförening, har bidragit bl. a. med uppgifter om "Salénkoncernens försök att under lång tid undanhålla allmänheten och andra hemmavarande kännedom om ännu en stor supertankerexplosion, denna gång i Seven Seas" (nr 7 år 1972):

"Den 8 juli i år inträffade tankexplosionen i mt Seven Seas i Sydatlanten. Vid explosionen revs däckets upp från Flumetanken till pumprummet på en sträcka av ca 65 meter och en bredd av 25 meter. Några hytter skadades även.

Arbetet för veckan hade avslutats — — — . Om olyckan inträffat under mindre gynnsamma förhållanden hade sannolikt svåra personskador inträffat. — — —

Den mest allvarliga sidan av denna olycka har emellertid ännu inte hunnit beröras eftersom den i skrivande stund är outredd, nämligen orsaken till explosionen. Det har sedan supertankarna kommit i trafik inträffat en lång rad explosioner, som krävt förluster i människoliv och fartyg."

Frågan om registreringen av fartyg i de s. k. bekvämlighetsländerna kom i rampljuset genom Torrey Canyon-katastrofen i Atlanten. Torrey Canyon seglade under bekvämlighetsflagg. För att spara tid tog befälhavaren "en rutt som ingen ansvarskännande befälhavare skulle ha valt" (professor Folke Schmidt i DN den 11 november 1972), och vid olyckan läckte många tiotusentals ton olja ut i Atlanten.

Vid en kollision mellan 100 000-tonnaren Texanita, registrerad i bekvämlighetslandet Liberia, och 95 000-tonnaren Oswego Guardian inte långt från Kapstaden den 21 augusti 1972, flög Texanita i luften som en eldkvast och sjönk inom loppet av fyra minuter. Oswego Guardian var, enligt den engelska tidskriften Weekend (den 3-9 januari 1973), på väg till Europa fullastad med olja. Texanita gick med tomma tankar. Endast tre av Texanitas 48 man starka besättning lyckades undkomma det brinnande infernot med livet i behåll.

Det grekiska tankfartyget Princess Irene på 33 400 ton gick med nästan tomma tankar, när det troligen träffades av en blixtnedslåg vid franska kusten den 27 augusti 1972 och sprängdes sönder av tre explosioner. Sex av dess 32 besättningsmän omkom, enligt International Herald Tribune den 28 augusti 1972.

Men beträffande många andra exploderande oljetankers har orsaken förblivit ett mysterium. I USA-tidskriften Time (den 25 januari 1971) berättades om supertankern Marpessa på 207 000 ton, som gick med tomma tankar utanför Senegals kust:

"Utan någon påvisbar orsak trasade en explosion sönder skrovet och skickade det splittriga fartyget till botten."

Två veckor senare exploderade supertankern Mactra i Moçambiquekanalen, och följande dag slets Kong Haakon VII isär av en explosion utanför Liberias kust.

Artikelförfattaren i Time tror att fysikern Edward Pierce kommit på

orsaken till de mystiska explosionerna. När tankarna spolas med havsvatten, genereras statisk electricitet, och de gnistor som åstadkoms utlöser katastrofen i den högexplosiva blandningen av luft och petroleumångor. Artikeln slutar med följande:

”Pierce anser att man borde använda kemikalier som skulle förebygga att det utvecklas en farlig uppladdning och att man kunde avleda tankutrymmena med elektriska spröt. Det är alldeles uppenbart att man måste vidta någon åtgärd. Det finns omkring 4 000 tankfartyg till havs, och rederierna skriver kontrakt på allt större fartyg för att öka sina profiler. Ju större tankfartyg, desto större risk för explosion – ett olyckligt exempel på hur man får mer för pengarna.”

Av någon mycket märklig anledning är det oljeutsläppen och miljöskyddssynpunkterna som tar *hela* intresset i den allmänna debatten. Sjömännen och deras fackliga språkrör, såsom Svenska sjöfolksförbundet och tidskriften Sjömannen men även Sveriges fartygsbefälsförening, har hittills inte lyckats vinna mycket uppmärksamhet för kraven på mänskliga arbetsförhållanden och ett rimligt minimum av säkerhet för dem som arbetar till sjöss.

Detta är ett mycket stort och mycket allvarligt problem som inte löses enbart med en begränsning av tanktonnagets storlek, även om också detta är en mycket trängande uppgift. Definitivt och radikalt kan detta problem inte lösas med enkla tekniska åtgärder. Eller som en av personerna i Ove Allanssons roman säger: ”Redarna har skrikit nog om rationalisering, nu är det tid att rationalisera bort redare och aktieägare!”

dels anser att utskottets hemställan under 4 b bort ha följande lydelse:

4. b. i anledning av motionen 1973:794, yrkande A 4, hos Kungl. Maj:t hemställer att åtgärder snarast vidtas i syfte att nå en från såväl arbetsmiljö- och säkerhetssynpunkter som allmänna miljösynpunkter motiverad internationell begränsning av tanktonnagets storlek,

Särskilt yttrande

av fru Anér och herr Berndtsson i Bokenäs (båda fp):

I motionen 1973:1384 föreslås utredning om upprättande av en svensk kommission för Östersjön och en permanent konferens med deltagande av länderna kring Östersjön. En rad av de problem som berör Östersjön kräver för sin lösning samverkan mellan strandstaterna. Den väldiga tillgång som Östersjön utgör kan genom samarbete utvecklas men också genom brist på förutseende förstöras för all framtid. En rad motstridiga krav ställs på Östersjön. Bara genom en övergripande planering kan allmänintresset bevakas. Därför bör ett permanent organ inrättas där forskare och politiker från strandstaterna fortlöpande kan verka för ökat skydd mot föroreningar och skadlig exploatering av Östersjön. Möjligheter bör numera finnas för ett effektivt samarbete till

skydd för Östersjön. Det forskningsunderlag beträffande Östersjön som finns bör kunna omsättas i praktisk politik. Vi förutsätter att Sveriges representanter i de kommande överläggningarna mellan strandstaterna verkar för att en permanent Östersjökonferens upprättas. För att den svenska insatsen i dennas arbete skall bli effektiv krävs enligt vår mening en särskild svensk kommission för Östersjön.