

**Nr 930**

Av herr Lindblad, om obligatorisk rengöring av tankfartyg före avgång från sista lossningshamn.

Sverige är en av världens stora oljeimportörer. Vi bör därför vara direkt engagerade i de miljörisker som ligger i utsläpp från oljetankers. Längs dessa fartygs stråk över haven sprids stora mängder olja och hotar allvarligt liv och miljö. De största mängderna kommer från tankrengöringar, då fartygens tankar spolas rena och blandningen olja/vatten sedan pumpas överbord. En regel är att en tanker inte får ny last förrän tankarna är rengjorda efter den förra lasten. Särskild personal övervakar att rengöringen varit effektiv. I många fall görs rengöringen till sjöss på väg till ny lastning, och lasterna pumpas ur, oftast utanför de gränser som staterna satt upp som skydd mot oljeutsläpp.

Principen borde vara att fartygen skall göras rena redan innan de lämnar sista lossningshamn. De reningskrav som ställs före lastning borde ställas redan i avlämningshamnarna. Förutsättningen för detta är dels att alla oljehamnarna får utrustning för att ta emot oljeresterna, dels att en konvention hindrar icke rengjorda fartyg att lämna hamn efter sista lossning.

FN-organet IMCO arbetar för att få igenom nya regler som skulle innebära totalstopp för oljeutsläpp till havs, alltså ett upphävande av nuvarande tillåtna zoner. Varje oljeblandat utsläpp bör förbjudas. Detta skulle innebära en väsentlig skärpning av 1954 års oljeskyddskonvention.

Starka skäl talar alltså för att intet tankfartyg får utklaras innan det gjorts rent. Den kontrollen blir också enklare än metoden att i efterhand söka spåra förövarna bakom upptäckta utsläpp. Det kan hävdas att Sverige inte ensamt bör införa ett dylikt stadgande, utan att många länder måste stå bakom en konvention som ålägger oljetransportörerna rening i lossningshamn. Sverige bör därför i internationella sammanhang verka för ett dylikt obligatoriskt rengörande.

Stadgandet blir möjligt endast om oljehamnarna kan ta emot spilloljan. Fartygen kan successivt samla upp spillet tillsammans med vatten i slamtankar under resan mellan skilda lossningsställen, men när fartyget är tomt infaller rengöringsplikten. Först efter inspektion och godkännande ges fartyget rätt att lämna hamnen.

Mottagningsanordningarna för oljerester och spill behöver byggas ut. Man bör eftersträva att fartygen inte skall behöva ligga i vänteläge innan de får plats vid slamcisternerna. I lag och tillämpningskungörelse i Sverige åläggs

sju hamnar mottagningsanordningar för oljespill, nämligen Luleå, Sundsvall, Stockholm, Norrköping, Malmö, Hälsingborg och Göteborg. Sjöfartsverket har begärt detaljerade förslag från de största hamnarna om hur de skall ordna mottagningen av oljerester. Betydande brister kvarstår. För ett antal ytterligare hamnar förordas endast enklare anordningar.

Det synes befogat att kräva större spillstationer för alla hamnar som kan vara slutstationer för tankfartyg, t. ex. Gävle, Umeå, Hudiksvall, Karlstad, Uddevalla, Kalmar, Karlshamn och Oxelösund. Stationer för mottagning av spillolja för fartygens egen drift behöver inte vara lika stora som för rening av tankfartyg, men i gengäld behövs sådana stationer vid varje hamn. Ansträngningar bör också göras för att finna metoder för separering m. m. av avfallet, så att oljan kan nyttiggöras.

Med hänvisning till ovanstående hemställas,

att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t begär svenska initiativ till en konvention som förbjuder att tankfartyg lämnar sista lossningshamn innan tankarna rengjorts och inspekterats, samt

att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställer om förslag till mottagningsanordningar för oljerester från fartyg i varje svensk hamn i drift och att större anläggningar tillkommer i varje hamn som utgör sluthamn för tankfartyg eller i övrigt är starkt trafikerad.

Stockholm den 28 januari 1970

*Hans Lindblad (fp)*