

## Nr 49

### *Utlåtande i anledning av motion om obligatorisk rengöring av tankfartyg före avgång från sista lossningshamn.*

I den vid 1970 års riksdag väckta motionen I:930 av herr *Lindblad* har hemställts 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.

Utskottet har inhämtat yttranden över motionen från statens naturvårdsverk, sjöfartsverket och Svenska kommunförbundet. Se bilaga till detta utlåtande.

### Utskottet

Oljetransporterna till sjöss från oljeproducerande länder till lossningshamnar i olika delar av världen har ökat kraftigt under de senaste decennierna. I takt härmed har oljeföroreningen av havet till följd av utsläpp av olja från fartyg tilltagit i oroväckande grad. Såsom anges i föreliggande motion har detta väsentligen sin grund i utsläpp från tankfartyg av oljerester i lasttankarna. Enligt motionärens mening borde principen vara att fartyg skall göras rena innan de lämnar sista lossningshamn. Förutsättningar härför är dels att alla hamnar får utrustning för att ta emot oljeresterna, dels att en konvention hindrar att icke rengjorda fartyg lämnar hamn efter sista lossning. I motionen hemställs att riksdagen hos Kungl. Maj:t begär åtgärder för att tillgodose angivna syfte.

Utskottet vill för sin del understryka angelägenheten av att frågan om oskadliggörandet av oljeavfall ägnas oavlatlig uppmärksamhet. Målet bör givetvis vara att så långt det är möjligt förhindra att den allvarliga förorening av havsvattnet som åstadkommes genom oljeutsläppen från tankfartyg fortsätter. Syftet med förevarande motion är därför enligt utskottets mening värt allt beaktande. Som redovisats i remissyttrandena över motionen har emellertid föregående år fattats beslut om vissa skärpningar av reglerna i 1954 års internationella oljeskyddskonvention, vilka visserligen ej innebär sådan ändring av konventionen, som föreslås i motionen, men som dock i sak får anses tillgodose det i motionen angivna syftet. Även om, som sjöfartsverket påpekar, konventionsändringarna inte inne-

bär en helt tillfredsställande lösning, måste de likväl anses som ett stort steg i riktning mot ett slutligt mål att uppnå totalförbud mot oljeutsläpp från fartyg. Det har även inom Förenta nationernas specialorgan för sjöfartsfrågor (IMCO), som fattat beslut om konventionen, klart uttalats att konventionsändringarna ej är sista ordet. Frågan om totalförbud skall sålunda studeras även i fortsättningen och föras fram då förutsättningar härför föreligger. Såsom sjöfartsverket anför har 1969 års konventionsändringar, vilka enhälligt antogs av de stater, som deltog i IMCO:s generalförsamling, visserligen ännu inte trätt i kraft, men det förefaller sannolikt att ändringarna inom en ej alltför avlägsen framtid skall ha accepterats av det övervägande flertalet av världens sjöfartsnationer. Att under angivna förutsättningar nu få anslutning till ytterligare konventionsändringar av den art som antyds i motionen förefaller utskottet mindre sannolikt.

Vad gäller frågan om upprättandet av mottagningsanordningar i hamn för oljerester har sjöfartsverket som framgår av dess yttrande nyligen företagit en översyn. Härvid gjorda undersökningar har gett anledning till viss utbyggnad och annan förbättring av förekommande anläggningar. Även om översynen inte är helt slutförd har verket emellertid kommit till den uppfattningen att tillgången på mottagningsanordningar i stort sett är tillräcklig för nu föreliggande behov. Utskottet finner under dessa förhållanden ej heller denna del av motionen påkalla någon särskild åtgärd från riksdagens sida.

Utskottet förutsätter att Kungl. Maj:t och berörda myndigheter med stor uppmärksamhet följer utvecklingen på förevarande område och tar de initiativ som kan finnas erforderliga bl. a. i syfte att beivra de överträdelser av gällande konventionsbestämmelser som tyvärr ofta sker från mindre ansvarskännande oljebefraktares sida.

Under hänvisning till det anförda hemställer utskottet

att riksdagen lämnar motionen I:930 utan åtgärd.

Stockholm den 26 november 1970

På jordbruksutskottets vägnar:

NILS G. HANSSON

*Vid detta ärendes slutbehandling har närvarit*

från första kammaren: herrar Mossberger (s), Hedström (s), Carl Eskilsson (m)\*, Hermansson (cp)\*, Magnusson (s), Augustsson (s), Skagerlund (fp), Svenungsson (m), Manne Olsson (s) och Åkesson (fp);

från andra kammaren: herrar Hansson i Skegrie (cp)\*, Arweson (s)\*, Johanson i Västervik (s)\*, Persson i Skänninge (s), Lundmark (s), fru Lindberg (s)\*, herr Persson i Heden (cp), fru Sundberg (m), fru Sundström (s) och herr Berndtsson (fp)\*.

\* Ej närvarande vid justeringen.

## Yttranden över motionen I:930

### Statens naturvårdsverk (4.3.1970)

Naturvårdsverket anför.

Den föreslagna ändringen av gällande text på oljeskyddskonventionen, vilken antagits av IMCO:s generalförsamling, innebär en begränsning av tillåtligheten att släppa ut olja på alla hav. Ändringen är dock i likhet med gällande konvention endast tillämplig på vad som avses med beständig olja. Man kan dock inte bortse från att totalt sett, inom tillåtlighetens ram, icke obetydliga kvantiteter ändå kommer att pumpas ut i världshaven. Sålunda är vissa delar av världshaven idag förorenade av olja. Ett fartyg på forskningsuppdrag i Sargassohavet för insamling av marina organismer erhöll på en sträcka av 680 sjömil ca tre gånger så mycket olja som sjögräs i insamlingsredskapen. Farhågor har även rests beträffande petroleumprodukternas långtidspåverkan av den marina miljön. Bland annat hyser en del forskare oro för att föreningar som misstänks vara cancerframkallande och som ingår i många petroleumprodukter skulle kunna upptas i den marina näringskedjan.

Naturvårdsverket delar motionärens uppfattning att målsättningen för det fortsatta arbetet med konventionsändringar måste syfta till ett undantagslöst totalförbud mot allt utsläpp av olja. Naturvårdsverket ställer sig emellertid tveksamt till att ett förslag syftande till förbud för tankfartyg att lämna sista lossningshamn innan tankarna rengjorts och inspekterats kan vinna allmänt gehör. Tankfartyg konstrueras numera i allt större utsträckning med separata ballasttankar. Fartyg som går på samma trader med likartade laster är ej heller i behov av tankrengöring förrän andra produkter skall befraktas. Vid trafik mellan kust- och insjöhamnar, exempelvis mellan Väneren och Göteborg behöver i allmänhet inte ballast intas efter avslutad lossning. För närvarande tillämpas i ca 80 procent av alla råoljetransporter i världen det så kallade »load on top»-systemet vilket innebär att vissa tankar rengörs under ballastresan för att fartyget vid ankomst till lastningshamnen skall kunna pumpa ut endast rent ballastvatten. Oljeresterna från tankrengöringen överförs i en särskild spilltank. I de rena tankarna intas ballast. När fartyget sedan lastar intas ny last även ovanpå den i spilltanken befintliga oljan.

Naturvårdsverket är väl medvetet om att mottagningsanordningarna för oljehaltig blandning måste finnas tillgängliga i tillräcklig utsträckning för att tillgodose behovet för fartyg utan möjlighet att separera oljehaltigt ballastvatten och för tankrengöring. Frågan härom är föremål för överväganden i sjöfartsverket. För närvarande finns mottagningsanordningar i sex större hamnar samt dessutom möjligheter att ta emot begränsade kvantiteter i ytterligare tjugotvå. Verket anser också att frågan om fartygens egna reningsanordningar bör ägnas stor uppmärksamhet.

**Sjöfartsverket (5.3.1970)**

Sjöfartsverket avstyrker bifall till motionen under hänvisning till att de däri framförda önskemålen i sak får anses tillgodosedda genom år 1969 beslutade ändringar i 1954 års oljeskyddskonvention, vilka enhälligt antogs av de stater, som deltog i Förenta nationernas specialorgans för sjöfartsfrågor (IMCO) generalförsamling. Ämbetsverket anför därutöver.

Oljetransporterna till sjöss från de oljeproducerande länderna till lossningshamnar i skilda delar av världen har ökat kraftigt under de senaste decennierna. I takt härmed har oljeföreningen av havet till följd av utsläpp av olja från fartyg tilltagit i en högst oroande grad. Såsom anges i motionen har detta väsentligen sin grund i utsläpp från tankfartyg av oljerester i lasttankarna. Råoljan från oljekällorna är så förorenad och trögflytande att avsevärd mängd blir kvar i ett fartygs lasttankar då lasten pumpas i land i lossningshamn. Det har beräknats att omkring 200 ton oljerester blir kvar efter lossning under normala förhållanden av ett tankfartyg i storleksklassen 80.000 ton. Dessa oljerester vill fartyget bli av med så fort som möjligt. Rengöring av lasttankarna brukar därför påbörjas omedelbart efter fartygets avgång från lossningshamnen och pågå oavbrutet under större delen av barlastresan tillbaka till lastningshamnen.

Problemen med havens förorenande till följd av rengöring av tankfartygens lasttankar har länge varit uppmärksammat och olika åtgärder har vidtagits för att komma till rätta med detsamma.

Ett antal av världens största oljebolag har gemensamt rekommenderat tillämpande av en metod, som syftar till att undvika oljeförening till följd av tankrengöring, det s. k. load-on-top-systemet. I korthet uttryckt innebär detta system att det vatten som använts för att rengöra lasttankarna och de lösgjorda oljeresterna samlas i en av fartygets lasttankar. Där får det stå en tid och settla, vilket innebär att oljan, som är lättare än vattnet, flyter upp till ytan. Vattnet kan därefter pumpas ut från botten av tanken. De kvarvarande oljeresterna får vara kvar i tanken då fartyget lastar. Den nya lasten fylls således ovanpå och blandas med de kvarvarande resterna från föregående resa. Settlingen av det oljeblandade tankspolvattnet kan aldrig bli fullständig och i synnerhet om sjöhävningen är svår kan det vatten som pumpas ut från botten av settlingstanken vara oljebemängt. Det anses emellertid att ett tankfartyg i den förut nämnda storleksklassen, 80.000 ton, kan genom korrekt användning av load-on-top-systemet nedbringa den kvantitet oljerester som utpumpas i havet under en barlastresa, från tidigare nämnda 200 ton till 1 å 2 ton. Numera tillämpas load-on-top-systemet enligt uppgift beträffande omkring 80 % av all sjöledes transporterad råolja.

Samtidigt med att detta privata initiativ kommit fram och systemet börjat tillämpas, har problemet med oljeföreningarna diskuterats på det internationella planet mellan berörda sjöfartsländer. På initiativ av den engelska regeringen anordnades våren 1954 en internationell oljeskadekonferens med deltagande av ett stort antal stater. Vid konferensen antogs en internationell konvention, 1954 års oljeskyddskonvention. Denna konvention bygger på principen att uttömning av olja liksom av oljehaltiga blandningar, såsom t. ex. tankrengöringsvatten, i princip skall vara förbjuden inom vissa zoner, de s. k. förbjudna zonerna. Dessa zoner sträckte sig i

allmänhet 50 nautiska mil från kusten men var i vissa delar av världen något bredare. Sedan Förenta Nationernas specialorgan för sjöfartsfrågor, IMCO, i slutet av 50-talet övertagit ansvaret för oljeskyddskonventionen, diskuterades olika åtgärder för ytterligare begränsning av oljeut tömningarna från tankfartyg. Vid en av IMCO år 1962 anordnad ny oljeskyddskonferens beslöts vissa skärpningar av konventionen. Bl. a. utvidgades de förbjudna zonerna avsevärt varjämte i konventionen infördes ett stadgande om totalförbud — dock med vissa begränsningar — mot oljeutsläpp från nybyggda tankfartyg om 20.000 ton eller mera. Vid IMCO:s sjätte generalförsamling hösten 1969 vidtogs en genomgripande översyn av oljeskyddskonventionen. Systemet med förbjudna zoner eller snarare med »fria» zoner slopades och konventionens bestämmelser om förbud mot utsläpp av olja och oljehaltig blandning från fartyg gjordes tillämpliga i alla hav. Förutsättningar ansågs likväl ännu icke föreligga för ett totalförbud mot sådana utsläpp utan alltjämt tillåtes utsläpp, ehuru endast i mycket ringa mängd — högst 60 liter per nautisk mil fartyget tillryggalägger och aldrig mindre än 50 nautiska mil från land — en mängd som ansetts medföra ringa eller i vart fall obetydliga oljeskador.

1969 års konventionsändringar, som enhälligt antogs av de stater, vilka deltog i IMCO:s generalförsamling, har ännu icke trätt i kraft, men det förefaller sannolikt att ändringarna inom en ej alltför avlägsen framtid skall ha accepterats av det övervägande flertalet av världens sjöfartsnationer.

Sjöfartsverket har den uppfattningen, att de av IMCO år 1969 beslutade ändringarna av oljeskyddskonventionen, även om de icke innebär en helt tillfredsställande lösning, likväl måste ses som ett mycket stort steg i riktning mot det slutliga målet att uppnå totalförbud mot oljeutsläpp från fartyget. Det har även inom IMCO klart uttalats, att konventionsändringarna ej är det sista ordet, utan att frågan om totalförbud skall studeras fortsättningsvis och föras fram då förutsättningar därför anses föreligga.

I motionen förordas som ett led i strävandena att begränsa oljeutsläppen från fartyg, att i oljeskyddskonventionen skall införas stadgande därom att tankfartyg icke skall få lämna lossningshamn innan dess tankar blivit rengjorda. En sådan regel skulle innebära avsevärda olägenheter för tankfartygen. Tankrengöringen är en tämligen tidsödande procedur som i regel pågår större delen av fartygets returresa till lastningshamnen. Själva lossningen av oljelasterna däremot går numera mycket fort, ofta på endast några timmar. Ett krav på rengöring av lasttankarna före fartygets avgång från lossningshamnen skulle därför medföra att fartygets liggetid i lossningshamnen förlängdes högst avsevärt, vilket skulle medföra avsevärt ökade kostnader för rederierna och därmed medföra kraftiga fraktökningar. Sjöfartsverket vill visserligen icke ifrågasätta annat än att sådana olägenheter måste bäras om detta är en förutsättning för att undvika en allvarlig förorening av havsvattnet. Såsom framgår av vad förut anförts kan emellertid samma resultat uppnås på andra och mindre drastiska vägar. Sjöfartsverket vill även starkt ifrågasätta om några förutsättningar finns att nu — innan 1969 års konventionsändringar ännu hunnit slutligen prövas av de berörda staterna — få anslutning till nya konventionsändringar av den art som antydes i motionen.

I motionen förordas även, att föreskrifter skall meddelas om mottagningsanordningar för oljerester från fartyg i varje svensk hamn i drift och att större anläggningar skall finnas i varje hamn som utgör sluthamn för tankfartyg eller i övrigt är starkt trafikerad. Med anledning härav får sjöfartsver-

ket erinra om att Kungl. Maj:t med stöd av stadgandet i 5 § lagen den 6 april 1956 (nr 86) om åtgärder mot vattenförorening från fartyg, meddelat föreskrifter om sådana mottagningsanläggningar. Enligt 7 § tillämpningskungörelsen den 2 maj 1958 (nr 191) till förenämnda lag, skall anläggning för mottagande av oljehaltig blandning finnas i allmän hamn i Luleå, Stockholm, Norrköping, Malmö, Hälsingborg och Göteborg. Dessutom skall i 22 angivna allmänna hamnar finnas anordning av enklare slag, som från fartyg kan mottaga begränsade mängder olja och oljerester. Sjöfartsverket, som har att meddela närmare föreskrifter om dessa anläggningar och anordningar, har nyligen företagit en översyn. Denna har gett anledning till utbyggnad eller annan förbättring av flera av anläggningarna. Översynen är ännu icke helt slutförd. Sjöfartsverket har emellertid fått den uppfattningen, att tillgången i hamnarna till mottagningsanordningar för oljerester från fartyg i stort sett är tillräcklig för nu föreliggande behov. Skulle emellertid oceangående tankfartyg, som lossar oljelast i svensk hamn, tvingas att rengöra sina lasttankar innan avgång från hamn, kommer sannolikt att krävas en avsevärd utbyggnad av mottagningsanläggningarna i dessa hamnar.

#### **Svenska kommunförbundet (13.3.1970)**

Styrelsen för Kommunförbundet tillstyrker bifall till motionen så till vida att Sverige i internationella sammanhang bör verka för den föreslagna ordningen och anför i samband därmed.

Motionärens tanke att förebygga en del av de fullt medvetna oljeföroreningarna till havs genom att framtvunga tankrengöring under kontrollerbara förhållanden synes värt allt beaktande. Det bör även enligt styrelsen vara möjligt genomdriva att den rengöring som ändock måste ske skall utföras i sista lossningshamnen som fartyget inte bör få lämna utan inspektion. Denna ordning torde dock i praktiken inte kunna genomföras av Sverige ensamt. Sverige bör dock verka för att den godtages i internationella sammanhang.

En sådan skärpning av kraven på sjöfarten förutsätter att det finns tillgång på ett tämligen vittförgrenat nät av mottagningsstationer med tillräcklig kapacitet. Om gehör vinnes för de framförda tankegångarna måste givetvis ske en allmän upprustning av denna sida av servicen i våra hamnar. Någon tvångsmässig utbyggnad, utöver vad som redan gäller, bör dessförinnan inte krävas. Många hamnar med goda arrangemang för mottagning av här ifrågavarande oljespill upplever i dag att anläggningarna utnyttjas mycket dåligt beroende på fartygens obenägenhet att anlita dem. De ekonomiska fördelarna att verkställa rengöring till sjöss är alltför stora. Det är självfallet ett önskemål att så många hamnar som möjligt ändock vidtar erforderliga arrangemang för att kunna betjäna de fartyg som vill visa ansvarskänsla och uppträda fullt lojalt i dessa sammanhang.