

## **Interpellation 2005/06:231**

den 1 februari 2006

### **Interpellation 2005/06:231 av Sverker Thorén (fp) till statsrådet Ulrica Messing (s) Beredskap vid oljeolyckor**

När en oljeolycka inträffar måste kommunerna på kort tid fatta avgörande beslut. Det får inte råda någon tvekan om vem som ska göra vad och vilka metoder som är mest lämpliga. I Riksrevisionens rapport *När oljan når land* (RIR 2005:31) visas att Sverige har dålig beredskap i kommunerna och att det statliga stödet inte når ut samt att tillsynen inte motsvarar kraven. Staten har alltså inte säkerställt en god kommunal beredskap för oljekatastrofer och den avgörande frågan om det är staten eller kommunen som avgör om fartyget ska tillåtas gå i hamn är fortfarande oklar.

Därför är det fortfarande mycket oklart om Sverige har ett juridiskt hållbart system med nödhamnar. Efter oljekatastrofen 2002 med tankern Prestige utanför den spanska kusten beslutade EU att varje land skulle utse nödhamnar dit ett till exempel en skadad, läckande oljetanker kunde anvisas. I direktiv 2002/59/EG ska medlemsstaterna utarbeta planer för att i sina vatten kunna ta emot fartyg i nöd.

Det är mycket viktigt att lagstiftningen blir heltäckande så att en akut händelse inte riskerar att falla mellan stolarna eller att fartyg i nöd nekas tillträde till hamn. Folkpartiet liberalerna har vid ett flertal tillfällen påpekat detta och infrastrukturministern gav i maj 2004 Kustbevakningen och Sjöfartsverket i uppdrag att utreda behovet av förändringar i fråga om mottagandet av fartyg i nöd.

Med anledning av detta vill jag ställa följande frågor till statsrådet:

Vilka initiativ har statsrådet tagit efter det att Kustbevakningen och Sjöfartsverket lämnat sin *Rapport angående behovet av förändringar i fråga om mottagandet av fartyg i nöd* (dnr 0701-04-16596)?

Avser statsrådet att ta initiativ så att Sverige lever upp till kraven i de EU-direktiv som skulle ha varit införda den 5 februari 2004?

Inkom: 2006-02-01

Sista svarsdatum: 2006-02-15

Besvarad: 2006-02-07

## **5 § Svar på interpellation 2005/06:231 om beredskap vid oljeolyckor**

### **Anf. 7 Statsrådet ULRICA MESSING (s):**

Herr talman! Sverker Thorén har frågat mig vilka initiativ jag har tagit efter att Kustbevakningen och Sjöfartsverket den 24 februari 2005 lämnat sin rapport angående behovet av förändringar i fråga om mottagandet av fartyg i nöd. Vidare har Sverker Thorén frågat vilka initiativ jag avser att vidta för att Sverige ska kunna leva upp till kraven i EG-

direktivet om inrättande av ett övervaknings- och informationssystem för sjötrafik i gemenskapen.

Jag vill inleda med att framhålla att Sverige redan har genomfört det direktiv Sverker Thorén syftar på, det så kallade sjötrafikövervakningsdirektivet.

Enligt direktivet är medlemsländerna skyldiga att upprätta planer på hur ett fartyg i nöd ska kunna tas emot. Frågan om hur dessa planer ska se ut i praktiken har varit föremål för en hel del diskussioner mellan å ena sidan en rad medlemsstater och å andra sidan EG-kommissionen. Kommissionen anser att medlemsstaterna bör peka ut ett antal namngivna platser längs sina kuster. Sverige och flera andra länder är av uppfattningen att man inte bör namnge skyddade platser. Valet av en skyddad plats bör i stället göras i varje enskilt fall efter det att man har tagit hänsyn till rådande omständigheter som fartygets storlek, last och väderförhållanden som råder.

Den 13 januari 2006 erhöll rådet EG-kommissionens slutliga version av förslaget om ändring av trafikövervakningsdirektivet. Förslaget ingår i det så kallade tredje sjösäkerhetspaketet. Förslaget, som bland annat berör skyddade platser, har remitterats till berörda myndigheter och intresseorganisationer.

Kommissionen föreslår bland annat att medlemsstaterna ska ta fram förteckningar över möjliga skyddade platser. Dessa förteckningar ska skickas till kommissionen och grannmedlemsstater. Det är oklart när rådet och Europaparlamentet kommer att besluta om ändringar av sjötrafikövervakningsdirektivet, men det lär inte ske under innevarande halvår. Kustbevakningen och Sjöfartsverket inkom i februari 2005 med en gemensam redovisning av regeringens uppdrag att utreda hur möjligheterna att handla effektivt i samband med mottagande av fartyg i nöd kunde förbättras. Myndigheternas konsekvensanalys av de föreslagna ändringarna behövde enligt Näringsdepartementet dock kompletteras. Därför anmodade Näringsdepartementet de båda myndigheterna att komplettera sin redovisning. Myndigheternas komplettering har nu kommit in till Näringsdepartementet och bereds för närvarande i Regeringskansliet.

Min uppfattning är att vi har ett fullt fungerande system i Sverige för att anvisa ett fartyg i nöd till en skyddad plats. Detta skedde senast i samband med Stena Nautica-olyckan. Vi måste givetvis driva arbetet vidare och utveckla såväl vårt nationella system som IMO:s och EU:s regelverk för skyddade platser.

### **Anf. 8 SVERKER THORÉN (fp):**

Herr talman! Det var Prestigeolyckan 2002 som satte fokus på problemet. En läckande oljetanker drogs fram och tillbaka längs Spaniens kust och kunde inte visas till hamn på grund av att hamnarna kunde avvisa den.

I början av den här mandatperioden sade den nuvarande svenska regeringen att havsmiljöpolitiken var ett prioriterat område.

Efter Prestigeolyckan agerade EU snabbt vad gällde både enkelskrov och det nämnda direktivet om att ordna ett system av nödhamnar.

Folkpartiet har tagit initiativ i kammare och utskott och andra partier har drivit på för att regeringen ska ta ett större ansvar för en proaktiv politik. Vi har bitit oss fast i denna fråga om nödhamnar, som miljöministern och jag har diskuterat tidigare. Miljöministern säger att det som behöver göras är gjort. EU-kommissionen säger att så inte är fallet.

Den utredning, som blev resultatet av att vi har tagit upp frågan i riksdagen, som Sjöfartsverket och Kustbevakningen har lämnat till regeringen säger också samma sak: Vi är inte färdiga än. Jag ska be att få citera vad man skriver om detta problem att man ännu inte

har ett juridiskt hållbart funktionellt system för en läckande oljetanker att ta in i hamn till exempel.

”Inledningsvis skall sägas att det som i detta avsnitt kommer att beskrivas som ett problem inte är ofta förekommande. Det är inte heller – om man blickar tillbaka i tiden – ett problem, som hittills på allvar ställts på sin spets. Men rättsligt är det ett problem och det kan med nuvarande lagstiftning komma att någon gång bli ett reellt problem, som kan leda till att erforderligt skydd för liv, egendom och den marina miljön inte kan ges.

Övervakningsdirektivet ställer, som framgått, krav på att medlemsstaterna skall ha planer med nödvändiga arrangemang och förfaranden så att ett fartyg i nöd omedelbart kan föras till en skyddad plats. I en sådan situation räcker den gällande svenska lagstiftningen enligt Sjöfartsverkets och Kustbevakningens uppfattning inte till för att ständigt och fullt ut säkerställa att nödvändiga åtgärder kan vidtas.”

Jag fortsätter att citera:

”Lagen om skydd mot olyckor stöder således, men inte fullt ut, kraven i övervakningsdirektivet att ett fartyg i nöd skall kunna gå eller föras till en skyddad plats. Problemet är att det är oklart om Sjöfartsverkets och Kustbevakningens räddningstjänstansvar innebär att myndigheterna kan göra ingrepp i en hamninnehavares rätt samtidigt som det är klart att Sjöfartsinspektionen inte har en laglig rätt att tvångsvis bereda ett fartyg tillträde till en skyddad plats på ett sätt, som innebär ingrepp i tredje mans rätt.”  
Min fråga till Ulrica Messing kvarstår: Vidhåller ministern att inget ytterligare behöver göras? Jag återkommer i ett senare inlägg till vad som kan göras.

### **Anf. 9 SVEN GUNNAR PERSSON (kd):**

Herr talman! Jag hade skickat in en liknande interpellation, men till fel statsråd. Jag tänkte att det här var en miljöfråga, men efter att ha tussat runt i systemet lite grann fick jag förvandla den till en skriftlig fråga till statsrådet Messing i stället. Det handlar om implementeringen av EU-direktivet. Den får jag väl svar på endera dagen.

När jag såg det svar som statsrådet gav Sverker Thorén, som förtjänstfullt hade skrivit en likadan interpellation, blev jag lite orolig. Det var ju ett förhandsbesked på min skriftliga fråga. Då får jag tillfälle här att kanske fördjupa diskussionen något, som inte är möjligt med den skriftliga frågan.

Kristdemokraterna har i flera år, liksom Folkpartiet, drivit frågan om nödhamnar i motioner och i riksdagsdebatter. Den grundar sig i den väldigt kraftiga ökning av oljetransporter som vi kommer att se de närmaste åren. Bedömningen är en 40-procentig ökning fram till 2017. Det är inga små båtar som tussar runt ute i Östersjön. Ett enda fartyg kan ta 150 000 ton, och fartygsutvecklingen går vidare.

Alla inser vad som kan hända vid ett haveri och ett läckage. Då är det jätteviktigt med de snabba, effektiva åtgärderna, för att minimera skadeverkningarna. Det är just för att snabbt och effektivt kunna minimera skadeverkningar, och förhoppningsvis förhindra att läckage sker på fel ställe, som frågan om nödhamnar har tagits upp på EU-nivå, och där har kommissionen varit ganska tydlig.

Med det svar som statsrådet ger här bedömer jag det så att oklarheterna kvarstår. Om inte främmande länders fartyg och räddningstjänst vet att ”under de här förutsättningarna går vi dit och under andra förutsättningar går vi till ett annat ställe” för att skydda, kan ju insatsen för att minimera skadorna och effekterna av ett utsläpp försenas. Det finns väl alla möjligheter att ange olika alternativ beroende på fartygsstorlek, graden av skada och så vidare.

Enligt uppgifter från Sjöfartsverket i dag, efter telefonkontakter, är Sverige det enda land i Östersjöregionen som inte har pekat ut nödhamnar konkret. Då vill jag, liksom Sverker Thorén, få reda på varför vi inte driver den här frågan starkare och tydligare. Vi måste ju ha stränderna, fiskarna, den biologiska mångfalden i havet, sjöfåglarna och så vidare för våra ögon när vi ser vad som kan hända. Då får inget hålla oss tillbaka eller hindra oss från att göra allt vad vi kan för att mildra konsekvenserna av ett läckage, ett haveri eller en olycka.

### **Anf. 10 Statsrådet ULRICA MESSING (s):**

Herr talman! På sätt och vis kan man säga, vilket Sverker Thorén också pekade på, att olyckan med fartyget Prestige, som vi alla önskar inte hade skett, nu i efterhand ändå har gett oss anledning att skynda på arbetet, både inom EU och inom IMO, med ökade säkerhetsåtgärder till havs. I den meningen var det bra att vi faktiskt lärde oss något av den olyckan.

Vi vill dock inte se liknande olyckor i framtiden. Det måste vara så att man ställer krav på de olika länderna och deras hamnar att kunna ta emot fartyg i kris. Detta hade vi ingen möjlighet att göra när fartyget Prestige inte fick komma in i en spansk hamn.

Det arbete som nu pågår inom EU med det så kallade tredje paketet, med en rad olika insatser för att öka säkerheten till havs, handlar just om detta: Vilket ansvar har flaggstaterna för fartyg som går under deras flagg? Hur kan man skärpa hamnstatskontrollerna så att vi är säkra på att hamnarna lever upp till de höga ambitioner vi har? Hur kan man säkra att hamnarna tar om hand det farliga avfall som man måste ta emot men som alla hamnar i dag inte tar emot utan en del fartyg dumpar i havet i stället? Allt detta är oerhört viktiga frågor i det arbete som nu pågår, och Sverige är aktivt i de diskussionerna. Regeringen har också tagit initiativ kring frågan om vilka hamnar man ska få gå in i om ett fartyg hamnar i nöd. Det är regeringen som har bitt myndigheterna att utreda just frågan om skyddade hamnar. Det arbete som nu pågår och där vi har involverat våra myndigheter sker alltså på regeringens initiativ.

I den artikel som nu gäller för skyddade platser står det dock inte att man ska namnge hamnarna. Det står bara att medlemsstaterna efter samråd med berörda parter ska utarbeta planer för att i farvatten inom sina jurisdiktionsområden kunna ta emot fartyg som är i nöd. Sverige kan då bestämma sig för att peka ut alla våra drygt 50 hamnar och säga att vår vilja är att alla hamnar ska vara möjliga när det gäller att ta emot fartyg i nöd. Rätt hamn får dock utses den dag det inträffar en nödsituation så att ett fartyg som behöver gå in i en hamn också kommer till den hamn som är mest lämpad att ta emot det.

Jag menar att de rutiner som i dag finns för att bistå ett fartyg fungerar. I dag vet vi vad vi ska göra om ett fartyg hamnar i nöd för att få anvisning till en skyddad plats. Det är Sjöräddningscentralen i Göteborg som har utsetts att vara kommunikationscentral för fartyg i nöd.

Ett aktuellt exempel på att detta också fungerar är det jag nämnde i mitt interpellationsvar, nämligen olyckan med Stena Nautica. Där hade Sjöfartsinspektionen snabbt en inspektör ombord på fartyget vilken sedan tillsammans med rederiet gjorde stabilitetsberäkningar av fartyget, och man kom gemensamt fram till vilken hamn som var lämplig att gå in i för att söka skydd. Man blev väldigt snabbt överens om att Varbergs hamn var den mest lämpliga. Jag menar att säkerheten blir som bäst om vi vid varje tillfälle kan ta beslut om vilken hamn som måste ta emot ett fartyg. Jag vill inte hamna i ett läge där vi pekar ut ett antal hamnar och där de andra hamnarna sedan kan säga: Vi behöver inte. Det är klart att det alltid är en risk att ta emot ett fartyg som är i nöd.

Om det arbete som nu pågår i kommissionen landar i att alla medlemsstater måste peka ut hamnar som är beredda att ta emot fartyg i nöd kommer Sverige självklart också att göra det. Jag vill aldrig ha lägre ambitioner än dem vi är överens om i EU eller IMO. Jag tycker att Sverige ska ha högre ambitioner.

#### **Anf. 11 SVERKER THORÉN (fp):**

Herr talman! Detta var en signal från ministern till kustbefolkning, näringsidkare på Ölands kust och dem som lever och verkar vid kusten. Vi börjar tala om andra länders skyldigheter och plikter när vi var sist med att lämna in handlingarna till det direktiv vi nu diskuterar och ännu inte har uppfyllt detta. Jag tycker att vi ska göra det vi kan, som andra har gjort. Tyskland och Danmark har utsett nödhamnar och undanröjt juridiska problem. Gör då alla hamnar möjliga, säger ministern. Då har jag en direkt fråga. Ministern har nu fått samma svar som det som kom för ett år sedan, den 24 februari 2005, från Sjöfartsverket och Kustbevakningen – det ligger nu på ministrerns bord – där man ger konkreta förslag till lösningar så att det ska bli möjligt att göra alla hamnar möjliga, nämligen att det under rubriken Ingrepp i annans rätt i 6 kap. lagen om skydd mot olyckor införs en ny paragraf med innehåll som gör det möjligt att den myndighets räddningsledare som har inlett en räddningsinsats utan hinder av vad som är föreskrivet av ansvar för räddningstjänst får fullfölja den. Detsamma föreslås i den lag som handlar om åtgärder mot förorening från fartyg vad gäller Sjöfartsverkets möjlighet att i vilken hamn som helst genomföra dessa åtgärder. Jag väddar till ministern att säga att detta nu kommer att göras. Det är samma svar som Sjöfartsverket och Kustbevakningen lämnade förra året. Sedan är det ju inte så enkelt. Det råder hemskt många oklarheter hos kommunerna om vad som är en hamn och vad som inte är en hamn. När ett sådant här fartyg ska dras till kust är det inte bara att lägga det i någon skyddad vik, utan det behöver tillgång till kranar, hamnanläggningar och så vidare. Jag tycker att det är ett fattigdomsbevis att säga till andra länder vad de ska göra och inte själv redovisa att vi ska göra detta. Vi är sist i raden, men vi kommer att göra det. Jag hoppas alltså på ett positivt svar vad gäller dessa förslag från Kustbevakningen och Sjöfartsverket.

#### **Anf. 12 SVEN GUNNAR PERSSON (kd):**

Herr talman! Det är gott och väl att Sverige är aktivt när det gäller hamnstatskontrollen och farligt avfall. Det är frågor som vi har tagit upp och varit pådrivande i många gånger, och där vi är eniga.

Statsrådet säger i sitt svar hon absolut inte vill att Sverige ska ha lägre ambitioner än andra EU-länder. Faktum kvarstår dock, enligt de uppgifter vi i dag har fått från Sjöfartsverket, att Sverige är det enda land i Östersjöregionen som inte har pekat ut nödhamnar. Då tycker jag att det vore smart att göra ett arbete där man åtminstone pekar ut olika alternativ – där det är färdigberett och där det finns alternativa lösningar men där nödhamnar är benämnda och utpekade. Och då gäller det inte bara vanliga byggda hamnar, utan det kan också vara naturliga hamnar – trots allt – som lämpar sig för att reda ut ett haveri eller en olycka och se till att få fartyget på rätt köl igen.

Jag hoppas att regeringen och infrastrukturministern också ska komma på rätt köl i den här frågan och se till att vi, liksom de flesta andra länder, har utpekade nödhamnar så att

räddningsinsatser kan göras snabbt, effektivt och med stor säkerhet på var de ger bäst resultat.

### **Anf. 13 Statsrådet ULRICA MESSING (s):**

Herr talman! Jag tror inte att vare sig Sverker Thorén eller Sven Gunnar Persson kan hitta något exempel där dagens system inte har fungerat, tvärtom. När olyckor har hänt runt Sveriges kust, men också på internationellt eller danskt vatten, har Sverige varit oerhört aktivt och ringt och bett om att få hjälpa till.

Ni kan inte heller hitta exempel på något område där vi är passiva i dessa sjösäkerhetsfrågor. Tvärtom var det tack vare Sveriges hårda arbete som vi till exempel fick in kravet på isklassning av de fartyg som ska gå i de nordliga vattnen. Vi driver nu frågan om PSSA i Östersjön. Sjöfartsverket leder den tjänstemannagrupp med länder runtomkring Östersjön som förtydligar och konkretiserar det arbetet. Vi är också oerhört aktiva i det tredje sjösäkerhetspaketet när detta nu utformas.

Nu började rådet sin behandling av sjötrafikövervakningsdirektivet för några veckor sedan. Jag har ingen ambition att bryta mot detta direktiv. Jag tycker att vi har varit offensiva och sagt att vi ska ha en beredskap att i varje läge kunna skicka fartyg till den närmaste hamn som har kapacitet att ta emot eventuella fartyg som hamnar i nöd. Jag vill inte att vi ska ha A- och B-hamnar i Sverige när det gäller säkerhetsaspekten. Sedan är det naturligtvis så att alla fartyg aldrig kommer att kunna gå in i alla Sveriges hamnar.

Om vi kommer fram till att förändringar av den artikel som gäller i dag innebär att alla länder ska peka ut namnet på de hamnar som ska ha denna beredskap kommer Sverige också att göra det. Men i dag krävs inte det i artikeln.

Ingen kan gå med en osäkerhet inför det faktum att Sverige tar detta på oerhört stort allvar. Vi vill inte se fler olyckor, typ Prestige. Men vi vill se resultatet att när det händer någonting till havs finns det en beredskap att ta hand om det fartyget snabbt och se till att det kommer in i en skyddad hamn, precis som med Stena Nautica. Det kommer vi att arbeta lika hårt för i framtiden.

### **Anf. 14 SVERKER THORÉN (fp):**

Herr talman! Det är planering för det som inte har hänt som är viktigt. Beredskapen diskuteras i dag på andra ställen i detta hus, och jag blir orolig av det svar jag har fått. Det enda som är säkert i dag är att vi inte lever upp till kraven i EU-direktivet som skulle ha varit infört den 5 februari 2004 vad gäller nödhamnar. Det finns inte utpekade nödhamnar dit ett skadat fartyg ska föras. Och i en nödsituation i dag skulle vi kunna hamna i samma situation som med Prestige, med svart kust som följd.

Kommer Ulrica Messing att medverka till att Sverige snarast får ett fungerande, juridiskt säkert system av nödhamnar som både Kustbevakningen och Sjöfartsverket väddar om? Frågan kvarstår fortfarande. Jag hör vad Ulrica Messing säger men jag får inte svar på den. Jag uppmanar regeringen att lösa den här frågan omgående.

### **Anf. 15 Statsrådet ULRICA MESSING (s):**

Herr talman! När direktiven kräver att vi pekar ut ansvariga hamnar kommer Sverige att göra det. Fram till dess kommer vi att ha lika höga krav och ambitioner på alla hamnar.

Det kommer inte att ske att Sjöräddningscentralen i Göteborg förvägrar ett fartyg som Prestige att komma in i en svensk hamn. Vi har högre profil än så med vårt sjösäkerhetsarbete. Vi vet att vårt gemensamma hav inte blir säkrare än vad varje enskilt medlemsland är berett att arbeta för. Vi kommer att arbeta hårt för ökad sjösäkerhet.

Överläggningen var härmed avslutad.

Besvarad: 2006-08-10