

Skriftlig fråga 2006/07:785

Inrättandet av nödhamnar

den 2 mars 2007

Fråga: 2006/07:785 Inrättandet av nödhamnar

av Anita Brodén (fp)

till statsrådet Åsa Torstensson (c)

Helt nyligen gick ett grekiskt tankfartyg lastat med 110 000 ton råolja på grund i Finska viken. Denna gång undgick vi en katastrof som hade kunnat bli följden om stora mängder råolja släppts ut i Östersjön. År 2002 gick oljetankern Prestige på grund utanför Spaniens kust efter att ha passerat Sverige. Oljetankern hade vid tillfället en last på 70 000 ton olja. Utsläppet fick katastrofala följder för miljön och bristen på nödhamnar lär ha bidragit starkt till förorenings omfattning. Saneringsarbetet pågick ända fram till 2005 och beräknas ha kostat 9 miljarder euro.

Även om det i Sverige finns en fungerande rutin vid en sjöföroreningsolycka om ett samarbete mellan Sjöräddningscentralen och Kustbevakningen för att undanröja miljökatastrofer pekar EU mycket tydligt på kravet att också ha nödhamnar.

EU har därför utarbetat direktiv om att medlemsstaterna ska inrätta så kallade nödhamnar, något som Sverige ännu inte uppfyllt. Tidigare socialdemokratiska regeringar har praktiskt taget ignorerat hotet från en storskalig olycka i Sverige, vilket medfört att vi bara har kapacitet att ta hand om 5 000–10 000 ton olja vid en eventuell olycka.

Andra nordiska länder har genomfört inrättande av nödhamnar i enlighet med EU-direktivet varför min fråga till statsrådet är vilka åtgärder statsrådet tänker vidta för att Sverige också ska inrätta nödhamnar.

Svar på skriftlig fråga 2006/07:785

Inrättandet av nödhamnar

den 7 mars 2007

Svar på fråga 2006/07:785 Inrättandet av nödhamnar

Statsrådet Åsa Torstensson

Anita Brodén har frågat mig vilka åtgärder jag avser att vidta för att Sverige ska inrätta nödhamnar.

Jag vill upplysa om att Sverige har genomfört direktiv 2002/59/EG, det så kallade sjötrafikövervakningsdirektivet, och därmed dess krav att medlemsländerna ska upprätta planer på hur fartyg i nöd ska kunna anvisas till skyddad plats.

Sverige och flera andra medlemsländer tillämpar ett flexibelt system där vi inte pekar ut några skyddade platser i förväg. De myndigheter som ansvarar för räddningsoperationen fattar beslut om skyddad plats i varje enskilt fall efter att ha tagit hänsyn till de omständigheter som råder, bland annat fartygets storlek och last samt väderförhållanden.

Givetvis ska Sverige delta aktivt i arbetet med att utveckla de internationella regelverk som ligger till grund för anvisning av fartyg till skyddade platser. Det senaste exemplet är EU:s pågående översyn av sjötrafikövervakningsdirektivet. EU:s transportministrar enades i juni 2006 om ett förslag som innebär att medlemsländerna utbyter information om sina respektive kustlinjer. Syftet är att förbättra kunskapen om vilka förutsättningar varje medlemsland har för att kunna ta emot fartyg i nöd. Rådet och Europaparlamentet kommer under våren 2007 att samråda om detta och andra förslag i direktivet.

Jag vill invänta EU:s översyn av sjötrafikövervakningsdirektivet innan jag tar ställning till om det behövs några nya åtgärder i fråga om skyddade platser. Jag kommer dock att följa frågan om skyddade platser mycket noga.