

Skriftlig fråga 2005/06:1933

den 20 juli 2006

Fråga 2005/06:1933 av Karin Svensson Smith (-) till statsrådet Ulrica Messing (s) Beredskap för oljeolycka i Östersjön

Inom några år beräknas Östersjön ha ca 100 000 fartygspassager årligen. Mycket stora mängder olja transporteras från Ryssland via Östersjön. Förutom avsiktliga utsläpp från båtarna finns det även en väsentlig risk för en större olycka. Det gäller att vi gör allt för att förhindra en katastrof, men också att vi är väl förberedda om den skulle inträffa.

I dagsläget finns det i Östersjöområdet inte en enda nödhamn som är speciellt utrustad för att ta emot båtar som hamnat i problem. Ansvarsfördelningen mellan kommunernas räddningstjänster och andra inblandade aktörer är oklar. Detta i kombination med att det inte finns någon erforderlig bogserbåt förrän våren 2008 är ett mycket stort problem med tanke på den intensiva och ökande fartygstrafiken. Regeringen har nyligen tillsatt en utredning kring vilka hamnar i Sverige som ska utpekas som strategiska för att passa in ett miljöanpassat godstransportsystem. Slite skulle med sitt strategiska läge exempelvis kunna övervägas. En uppvärdering av Slite hamn bör i så fall även inkludera att den kan fungera som reservhamn till Visby när båtarna inte kan gå i land där. Avsaknaden av nödhamn bidrog till att Prestigeolyckan fick så allvarliga konsekvenser. Östersjön är klassad som särskilt föroreningskänslig och det vore förödande med en motsvarande olycka i vårt innanhav.

Mot bakgrund av ovanstående undrar jag om statsrådet är beredd att ge den nyligen tillsatta Hamnutredningen i tilläggsdirektiv att peka ut en svensk nödhamn.

Inkom: 2006-07-20

Fördröjt svar: 2006-07-21

Besvarad: 2006-08-10

Svar på skriftlig fråga 2005/06:1933

den 10 augusti 2006

Svar på fråga 2005/06:1933 om beredskap för oljeolycka i Östersjön

Statsrådet Ulrica Messing

Karin Svensson Smith har frågat mig om jag är beredd att ge den nyligen tillsatta hamnutredningen tilläggsdirektiv att peka ut en svensk nödhamn.

Jag vill inledningsvis betona att Sverige har genomfört det så kallade sjötrafikövervakningsdirektivet. Enligt direktivet ska medlemsländerna 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 i varje enskilt fall efter att ha tagit hänsyn till rådande omständigheter. Min uppfattning är att det svenska systemet fungerar väl. Det visade sig till exempel i samband med Stena Nauticaolyckan i februari 2004.

Vad gäller kapacitet för nödbogsering har frågan diskuterats vid flera tillfällen inom ramen för Helsingforskonventionens (Helcom) beslut om att vidta åtgärder för att säkerställa adekvata resurser. En uppbyggnad av nationell kapacitet i olika länder pågår. För svensk del har regeringen slagit fast en investeringsplan för Kustbevakningen som bland annat innehåller fartyg med nödbogseringskapacitet. Kustbevakningen har beställt två fartyg med hög kapacitet som kommer att levereras under hösten 2008. Vidare pågår diskussioner efter initiativ från den svenska och den danska försvarsministern om samplanering av resurserna mellan Danmark, Polen, Tyskland och Sverige.

Jag ser det även som en självklarhet att Sverige deltar aktivt inom IMO och EU samt inom de regionala överenskommelserna såsom Helcom för att utveckla de internationella regelverk som ligger till grund för anvisning av fartyg i nöd till skyddade platser. Ett exempel är den pågående översynen av EG:s sjötrafikövervakningsdirektiv. Rådet och Europaparlamentet kommer under hösten 2006 att samråda om detta och andra förslag i direktivet.

Regeringen har också låtit Kustbevakningen och Sjöfartsverket utreda hur man kan effektivisera mottagandet av fartyg i nöd. Myndigheternas rapport lämnades in våren 2005 och har därefter kompletterats. Hanteringen av detta ärende sker parallellt med översynen av EG:s sjötrafikövervakningsdirektiv.

Mot bakgrund av vårt väl fungerande svenska system och den pågående översynen av sjötrafikövervakningsdirektivet ser jag för närvarande inte något behov av ett tilläggsdirektiv till hamnutredningen. Syftet med hamnutredningen är främst att ge förslag till åtgärder hur hamnarnas samlade infrastruktur och resurser bör kunna utnyttjas mer effektivt.

Inkom: 2006-07-20

Fördröjt svar: 2006-07-21

Besvarad: 2006-08-10