

## Farlig trafik

**Östersjön är ett av världens mest känsliga hav. Men också ett av de hårdast trafikerade och mest förorenade. Och framtiden ser inte ljus ut. Fartygstrafiken ökar, och med den risken för allvarliga olyckor. Greenpeace kräver strängare regler och ett särskilt körkort för alla fartyg som trafikerar Östersjön.**

Östersjön är ett ungt hav. Det är ett av de största vatten-systemen med bräckt vatten i världen och ett innanhav med mycket långsam vattenomsättning. För många arter är Östersjön en svår miljö att leva i, och även små förändringar i salthalt och syresättning kan vara förödande. Allt detta gör Östersjön unik och mycket störningskänslig.

Runt Östersjön och längs vattendragen som rinner ut i innanhavet bor och verkar omkring 85 miljoner människor. Här finns jordbruk, industrier, trafik och bostäder, som släpper ut miljögifter och näringsämnen. Ett allt för intensivt fiske har lett till att bestånden av t ex torsk är på gränsen till kollaps. Fartygstrafiken bidrar också till föroreningarna genom spill och medvetna dumpningar av både olja, kemikalier och avfall.



December 2002: Greenpeace hindrar MS Byzantio - en oljetanker med många säkerhetsbrister - från att lämna hamn i Estland.



Maj 2002: Greenpeace stoppar MS Fagervik i Norrköpings hamn och kräver att fartyget slutar trafikerar Östersjön. Fartyget hade tagits på bar gärning när det släppte ut olja utanför Västervik.

Östersjöns vatten har tre gånger högre halt av olja än Nordatlantens<sup>1</sup>. Enligt en försiktig uppskattning släpper de fartyg som trafikerar Östersjön varje år ut 2 000 – 7 000 ton olja<sup>2</sup>. Det mesta kommer från fartyg som rengör tankar och maskineri och tömmer ut ofiltrerat vatten. Varje år upptäcks ungefär 500 fall, bara i svenska vatten. Redan detta "vardagliga" spill av olja i Östersjön skapar stora problem och måste minska. Men hotet från oljetransporterna är ännu allvarligare. Tankertrafiken ökar dramatiskt, fartygen blir allt större, och många av dem har dålig säkerhet.

Hittills har Östersjön varit förskonad från stora oljekatastrofer. Men risken för en olycka är inte mindre i Östersjön än i andra hav, snarare tvärtom. Vädret och isförhållandena kan vara svåra och fartygen måste passera många trånga farleder där risken för olyckor är stor.

I november 2002 sjönk tankern Prestige, lastad med 70 000 ton olja, utanför Spaniens kust. Oljan flöt i land

<sup>1</sup> [www.naturvardsverket.se](http://www.naturvardsverket.se), föroreningar, oljeutsläpp, små men många utsläpp i svenska vatten

<sup>2</sup> HELCOM, [www.helcom.fi/manandsea](http://www.helcom.fi/manandsea)

längs sammanlagt 289 mil kustlinje, och förstörde 700 stränder. Effekterna på havets och kustens djur- och växtliv är oöverskådliga. Några dagar före olyckan hade Prestige gått med sin oljelast genom Östersjön. Östersjön har haft tur, men turen kan inte hålla i sig hur länge som helst.

## Oljetransporter - en riskfylld affär

Östersjön är mer trafikerad med oljetankers än de flesta havsområden i världen. Antalet oljetransporter uppgick år 1997 till över 7 000. Frakterna går åt båda hållen. Från Atlanten kommer tankers med olja till hamnar i hela Östersjöområdet. Men den största volymen går i motsatt riktning, från hamnar i östra regionen och ut ur Östersjön.

Ryssland, som är världens näst största oljeproducent efter Saudiarabien, fraktar mer än en tredjedel av sin oljeexport genom Östersjön<sup>3</sup>.

De största oljehamnarna ligger i Finska viken och Baltikum. Från dem exporterades år 2000 cirka 80 miljoner ton olja. Det motsvarar två 100 000-tons tankers per dag. Till år 2015 räknar man med att exporten skall ha ökat till 134 miljoner ton (se tabell 3). Transporterna sker med allt större fartyg, vilket innebär att konsekvenserna av en olycka kan bli större. Enligt statistik från Muuga i Estland har storleken på en genomsnittstanker ökat från 19 000 ton år 1998 till 42 000 ton år 2001 och antalet tankers på över 100 000 ton ökar dramatiskt.

## Ökad trafik – ökade utsläpp

I varje stund seglar cirka 2000 fartyg på Östersjöns vatten. Bland dessa finns stora oljetankers, kemikalie-



Tabell 1: Olyckor med utsläpp över 500 ton, Östersjön, 1980-2001\*

Fartyg	År	Plats	Mängd, ton
Jose Marti	1981	Dalarö	1 000
Globe Asimi	1981	Klaipeda, Litauen	16 000
Sivona	1982	Öresund	800
Antonio Gramsci	1987	Borgå, Finland	580
Volgoneft	1990	Karlskrona	1 000
Baltic Carrier	2001	Kadetrenden, Danmark	2 700

\* HELCOM 2001

Tabell 2: De största oljeolyckorna i världen

Fartyg	År	Plats	Mängd, ton
Torrey Canyon	1967	England	80 000
Ixtoc 1	1979	Mexico	485 000
Atlantic Express	1979	Trinidad	160 000
Amoco Cadiz	1978	Frankrike	223 000
Exxon Valdez	1989	USA	39 000
Aegean Sea	1992	Spanien	80 000
Braer	1993	Shetland	85 000
Sea Empress	1996	Wales	40 000
Prestige	2002	Spanien	70 000

Östersjön har haft ett fåtal oljeolyckor, men hittills ingen som kommer i närheten av t. ex. Prestige-olyckan hösten 2002.

transporter och andra fartyg med farlig last. Det senaste årtiondet har sjöfarten på Östersjön ökat oavbrutet, på grund av den ökade handeln, framför allt i Ryssland och Baltikum.

I ett havsområde som är så känsligt som Östersjön och har så hög trafikintensitet, borde det vara en självklarhet att fartygen håller högsta standard. Men sjöfarten i Östersjön är inte bättre än på många andra håll. Fartygen har ofta enkelskrov, tekniska brister och otillräckligt utbildad besättning.

Fram till 2017 väntas den totala fartygstrafiken öka med 300 procent<sup>5</sup> och tankertrafiken kan fördubblas. Om oljeutsläppen ökar i samma grad som trafiken, så blir de årliga driftutsläppen mellan 6 000 och 21 000 ton, enligt en försiktig uppskattning.

En annan uppskattning gäller risken för oljeutsläpp som följd av den ökande tankertrafiken. Den säger att risken för utsläpp i storlek mellan 10 000 och 100 000 ton ökar med 35 procent för Östersjön som helhet och med 100 procent för Finska viken.<sup>6</sup>

<sup>3</sup> VTT, Technical Research Center of Finland, Research report no. VAL34-012344, september 2002

Tabell 3: Prognos för oljetransporter från vissa Östersjöhamnar, miljoner ton\*

Hamn	2000	2015
Muuga m.fl, Estland	17,8	24,0
Fredrikshamn, Finland	1,3	1,5
Borgå, Finland	13,6	15,0
Riga, Lettland	3,0	5,0
Ventspils, Lettland	26,7	30,0
Liepaja, Lettland	0,1	0,5
Klaipeda, Litauen	5,2	8,0
Butinge, Litauen	3,5	8,0
S:t Petersburg, Ryssland	7,5	10,0
Primorsk, Ryssland (ny 2001)	-	24,0
Batareinya, Ryssland (ny)	-	6,0
Kaliningrad, Ryssland	1,1	2,0
Totalt	79,8	134,0

\* VTT, Technical research center of Finland, research report no. VAL34-012344, september 2002, sid 80, tabell 35.

Sedan flera hundra år tillbaka har den internationella sjöfarten styrts av en gyllene regel: att haven skall vara fria. Det innebär att alla får fara på havet, inget land har rätt att hindra sjöfarten.

Men om man vill förhindra olyckor med olja eller farliga kemikalier, så behövs det regler som begränsar rätten till fri passage. Sådana regler finns i flera FN-konventioner, som övervakas av IMO, International Maritime Organisation. Inom IMO finns möjlighet att förklara ett havsområde för PSSA, som betyder Particularly Sensitive Sea Area, alltså ett särskilt känsligt havsområde. När ett område blir klassat som PSSA, kan man införa strängare regler för sjöfarten.

### PSSA - ett tomt skal?

Idag finns fem PSSA-områden i världen: Stora Barriärrevet utanför Australien, Sabana-Camagüey-arkipelagen utanför Cuba, ön Malpelo utanför Columbia, Florida Keys i USA och Waddenhavet vid Nordsjökusten.

Flera områden kommer att klassas som PSSA i framtiden. EU-medlemmarna Spanien, Frankrike, Portugal, Irland och Storbritannien har lämnat in en gemensam ansökan för ett stort havsområde i Atlanten, och den norska regeringen har aviserat att en ansökan för Barents hav ska lämnas in.

Men ett PSSA leder inte automatiskt till ett starkare skydd för havet. Det finns nämligen ingen generell

uppsättning regler, och de områden som är PSSA idag, har mycket olika former av skydd. Därför kan man närmast likna PSSA-klassificeringen vid ett skal. Det krävs både mod och beslutsamhet för att göra den till ett verksamt redskap för att förhindra skador på miljön.

Flera av regeringarna runt Östersjön har förklarat att de tänker arbeta för att få till stånd en gemensam ansökan om PSSA inom ramen för Helsingforskommissionen (HELCOM). Helcom är en internationell organisation som arbetar för att skydda Östersjöns miljö. Alla länder runt Östersjön är medlemmar, men de har mycket varierande ambitionsnivå. Därför är det mycket viktigt att länder som Sverige, Finland och Danmark driver på för att göra den gemensamma ansökan så stark som möjligt. Risken för fler olyckor och utsläpp kommer inte att minska utan att man tar krafttag.

### Körkort för Östersjön

Det är bra att den svenska regeringens nu vill få till stånd en ansökan om PSSA inom ramen för Helcom, men det räcker inte. Utan stränga regler blir ett PSSA meningslöst.

Situationen i Östersjön är allvarlig, och vårt gemensamma innanhav är unikt och sårbart. Att skydda det kräver kraftfulla åtgärder. Greenpeace har därför ställt samman en lista över de viktigaste säkerhetskraven som måste ställas på all kommersiell trafik i Östersjön. Dessa krav bör alla ingå som särskilda skyddsåtgärder i ett PSSA. Man kan likna dem vid trafikregler och ett körkort för Östersjön. Utan körkort ingen trafik i Östersjön. Den som bryter mot reglerna blir av med körkortet. Det är de enkla och självklara principerna.



Den svenska regeringen och ytterst statsminister Göran Persson har ansvar för att skyddet av Östersjön blir så starkt som krävs.

<sup>5-6</sup> VTT, Technical Research Center of Finland, Research report no. VAL34-012344, september 2002

# Körkort och trafikregler för Östersjön:



## 1. Säkra fartyg

Dubbelt skrov på alla tankfartyg, rätt klassning av välrenommerat klassningssällskap, inga allvarliga miljömärkningar vid hamnstatskontroll, inte belagt med kvarstad de senaste tre åren, utrustad med tillfredsställande kommunikations- och identifikationssystem.

## 2. Välutbildad besättning

Bara fartyg från länder på STCW<sup>7</sup>:s vita lista tillåts. Ett nytt och mer kraftfullt system för certifiering av besättningar på fartyg i Östersjön bör därutöver utvecklas.

## 3. Obegränsat ekonomiskt ansvar

Befälhavare, fartygsägare, mäklare, lastägare och klassningssällskap måste acceptera att ta det fulla ekonomiska ansvaret för miljöskador som kan bli resultatet av olyckor där fartyget är inblandat.

## 4. Miljöinspektör ombord

Vid trafik i Östersjön måste alla större fartyg och fartyg med farlig last dygnet runt vara bemannade med miljö-

inspektörer som kan övervaka efterlevnad av miljölagstiftningen, samt säkerhet, kommunikation och navigering.

## 5. Säker trafik

Farlederna i Östersjön måste justeras så att passage nära känsliga områden undviks.

Ett antal olika trafikövervakningssystem som idag bara är obligatoriska i vissa områden måste göras obligatoriska för hela Östersjön.

## 6. Inga farliga utsläpp

Alla slag av biologisk och kemisk förorening från fartyg måste elimineras, inklusive utsläpp av olja, kemikalier och ballastvatten.

## 7. Förbättrad kontroll och service i hamn

I den första Östersjöhamn som besöks skall en omfattande kontroll av fartygets skick och säkerhet genomföras. Oljehaltigt avfallsvatten måste tas emot gratis i alla hamnar.

---

<sup>7</sup> International Convention on Standards of Training, Certification and Watch keeping for Seafarers



December 2002: Princess Pia går på grund i Klaipeda, Litauen. Fartyget var lastat med 50 000 ton olja, lyckligtvis läckte ingenting ut.

# GREENPEACE

Box 15164, 104 65 Stockholm  
08-702 70 70, [www.greenpeace.se](http://www.greenpeace.se)  
[info@nordic.greenpeace.org](mailto:info@nordic.greenpeace.org)