

World Maritime University

The Maritime Commons: Digital Repository of the World Maritime University

WMU in the News

1-1-1983

Vill UD inte ställa upp bakom FN ?

Bertil Månsson

Follow this and additional works at: https://commons.wmu.se/wmu_news

This News Article is brought to you courtesy of Maritime Commons. Open Access items may be downloaded for non-commercial, fair use academic purposes. No items may be hosted on another server or web site without express written permission from the World Maritime University. For more information, please contact library@wmu.se.

Vill UD inte ställa upp bakom FN?

Detta är minsann ingen lätt historia.

Sölve Arvedson kommer emot mig tvärs över golvet i sitt förhållandevis stora men på inget sätt lyxiga tjänsterum på Sjöbefälsskolan i Malmö.

I famnen håller han en försvarlig trave böcker och dokument. Han lägger ner dem på bordet framför mig.

— Här är det, säger han.

En och en halv timme senare vet jag, att den dag världens alla stater lever upp till vad som står i de här böckerna och dokumenten, då är oljehotet mot havet, kusterna och allt det liv som där finns reducerat till ett minimum.

Men jag vet också, att det kan dröja många år innan den dagen kommer. Ty här handlar det om stora pengar, osäker ekonomi och politiska beslut med omfattande ekonomiska följdverkningar.

Och det är just i sådana sammanhang, som tröghetslagarna verkar som allra starkast.

MISSIONERAR

Sölve Arvedson är rektor på Sjöbefälsskolan och en av Sveriges främsta experter på oljebekämpning i ett globalt och internationellt perspektiv.

Under några år i mitten på 70-talet åkte han landet runt och missionerade (det är han själv



Sedan i november sitter Sölve Arvedson, rektor på Sjöbefälsskolan i Malmö, och väntar på att regeringen ska ge klartecken för ett sjöfartsuniversitet i FN-regi i Malmö.

— Det är för mig en fullständig gåta varför regeringen inte kan bestämma sig, säger han. Alla instanser inklusive FN har sagt OK — men inte det svenska utrikesdepartementet. Tänk vilken position Sverige skulle få, om vi dels fick svara för den här utbildningen, dels kunde bli en framstående exportör av know-how och teknisk utrustning för det miljöfarliga avfallet från fartygen.

— Har man inte det, så ökar risken för stora olyckor i stället för att den minskar, säger Sölve Arvedson.

Vid den tänkta läroanstalten i Malmö skulle utbildning ske av sjöfartsadministratörer, inspektörer och lärare för sjöfolksutbildning.

GÅTA

Situationen i dag är den, att alla instanser utom den svenska regeringen har sagt ja till det här projektet.

— Det är för mig en gåta, att vi inte kan få ett besked, säger Sölve Arvedson. Det skulle inte kosta Sverige ett öre. Lokaler finns. Kommunen har gett klartecken. FN har gett klartecken. Sex-tio länder har ställt upp bakom projektet. Kommunikationsdepartementet har förklarat sig positivt — men det svenska utrikesdepartementet kan inte bestämma sig.

Varför, undrar jag.

— Ja fråga inte mig. Jag fattar det inte, säger Sölve Arvedson. Tänk vilken position Sverige skulle få om vi dels svarade för den här utbildningen, dels blev en framstående exportör av know-how och teknisk utrustning för omhändertagande av det miljöfarliga avfallet från fartygen.

011008



WORLD MARITIME UNIVERSITY
LIBRARY

008

No. 8



Bertil Månsson

de av mottagningsanläggningar för oljespill och annat avfall från fartygen i hamnarna.

Sedan fortsatte missionsrandet utomlands — främst i Fjärran Östern.

— Om du visste vilka hamnar jag har varit i och vilka likkistor till fartyg jag har skådat, skulle jag bli rädd.

— Stacksamma människor, som måste arbeta under sådana förhållanden.

— Och givetvis, fortsätter han, är allt det här (han gör en gest mot dokumenten framför mig) bara en utopi och kosmetika så länge inte vi gör något för att hjälpa upp u-länderna ur deras enorma tekniska, ekonomiska och utbildningsmässiga underläge.

Med "vi" avser han Sverige och världens övriga industriländer.

— Man säger att vår konkurrenskraft kommer att minska, om vi hjälper till att höja u-ländernas standard. Men det är fullkomligt fel — tvärtom ökar det vår konkurrensförmåga om vi lyfter shippingen i sin helhet.

DATUM SPIKADE

I boktravarna på bordet döljer sig ingående regler för hur fartygen ska var utrustade i framtiden i avsikt att minimera riskerna för exempelvis oljeutsläpp. Där finns också regler för hur världens länder bör bygga upp mottagningsanläggningar i hamnarna av den

typ som Sölve Arvedson för några år sedan var ute och missionerade i Sverige om.

Allt är reglerat in i minsta detalj och det rör sig om tusentals och åter tusentals detaljer. Datum för när reglerna ska börja gälla är spikade — olika datum för olika åtgärder.

Men det fattas en sak: ratificeringen.

Så länge inte ett tillräckligt stort antal länder har ratificerat konventionerna, så gäller de inte.

Från början hade man siktat på att den stora så kallade Marpol-konventionen (med skärpta regler för bl.a. fartygskonstruktion och mottagningsanläggningar i hamnarna) skulle ratificeras nu under 1981. Men sannolikt kommer det inte att ske av tillräckligt många länder.

Varför?

Svaret är: ekonomin.

LJUSGLINT

— Varje anordning som krävs för att förbättra förhållandena kostar pengar. Antag att man investerar i dyra anläggningar, säger Sölve Arvedson, och att de sedan inte används. Var går gränsen för det ekonomiska risktagandet?

Många länder — främst i den fattiga delen av världen — anser sig inte ha råd att göra de nödvändiga satsningarna. Det är billigare och enklare att tömma ut eländet i havet.

Men Sölve Arvedson ser ändå en ljusglint: de stigande oljepriserna.

— 1972 kostade ett fat råolja två dollar. I dag kostar ett fat närmare 40 dollar. Med den kostnadsökningstakten kommer snart varje droppe att vara så värdefull, att man till varje pris vill ta vara på

den. Egentligen är det det enda glädjande med oljeprisökningen.

PLOTTAS BORT

Vi pratar ganska utförligt om de här sakerna — de ekonomiska, tekniska och politiska problemen — innan Sölve Arvedson kommer in på Sveriges roll i sammanhanget.

Eller rättare sagt på den roll Sverige enligt hans uppfattning kunde spela, om bara korten sköttes riktigt där uppe i kanslihuset i Stockholm.

— Det finns väldigt mycket som Sverige kan göra, säger han. Men det krävs stora ekonomiska satsningar, vilka förutsätter samlade insatser på centrala nivåer.

— Det har talats så mycket om att svensk industri måste satsa på nya stora framtidsområden. Här är ett område, där det skulle finnas oerhört mycket att hämta — om bara någon tog initiativ och samlade våra resurser. Nu plottas det på många olika håll och det blir ingenting rejält av det hela.

VÄNTAR

Men det är inte bara på den tekniska och industrimässiga sidan som Sölve Arvedson efterlyser rejäla och samlade tag från regeringens sida. Sedan i november sitter han dessutom och väntar på ett besked från regeringen om att man i Malmö ska få tillåtelse att köra igång världens första och enda sjöfartsuniversitet i FN-regi.

Bakgrunden är ytterligare en konvention som säger att fartyg, som transporterar miljöfarliga varor, ska ha en besättning som är tillräckligt väl utbildad för att klara all den nya och många gånger mycket avancerade säkerhetsutrustning, som fartygen numera förses med.

I första hand skulle utbildningen gälla elever från u-länderna, men flera industriländer (bl.a. USA) har också anmält intresse.

— Det finns folk som säger att u-länderna får klara sina problem på egen hand, säger Sölve Arvedson. Att det inte är vår sak att lösa problemen för redarna där nere.

— Men det är struntprat. De redarna gör ju inget, de sitter bara med en fickräknare i Schweiz och räknar in vinsterna. Därför måste i-länderna ta ansvaret, om förhållandena ska förbättras.

När jag går ut från Sjöbefälsskolan är jag fullproppad med information, och när jag av utrymmesskäl tvingas avsluta artikeln är det dessvärre mycket som jag inte har fått med.

Ty han har mycket att säga, denne Sölve Arvedson och han vill så gärna säga det. Han vill så gärna, att alla vi i den industrialiserade delen av världen inte bara ska prata om problemen med nedsmutsningen av haven utan också göra något åt dem.

SKIFTANDE

När jag tar pappret ur maskinen är klockan fyra på eftermiddagen och jag tänker på, att den person som jag lämnade på Sjöbefälsskolan för några timmar sedan nu sitter i ett flygplan på väg till Edinburgh. Där ska han förhöra besättningen på den räddningshelikopter, som i höstas hjältemodigt räddade besättningen på det brandhärjade svenska fartyget Finn Eagle. Strax före min intervju hörde jag hur han diskuterade några oklarheter beträffande serveringen av eftermiddagskaffet på skolan med en av sina medarbetare.

Problemen är mångskiftande för en man i Sölve Arvedsons position — det är tydligt.

SAGT