
Lars Tysklind (Indlæg)

Herr president! Ärade kollegor! Det vi nu diskuterar är ett utskottsförslag från hållbarhetsutskottet som handlar om sjösäkerhet i arktiska havsområden. Där finns en tydlig koppling till det anförande vi hörde alldeles nyss av samarbetsminister Berner, om arktisk sjöfart och maritim säkerhet.

Vad vi kan konstatera är att även om sjöfarten inte är så stor i dag kommer den att öka lavinartat framöver på grund av att havsisarna smälter och att det blir stora isfria områden under större delen av året. Detta ger naturligtvis stora utmaningar om vi ska minimera riskerna för olyckor och störningar i ett ekologiskt känsligt område. Samtidigt ska vi ta tillfället i akt att utnyttja de nya möjligheter som finns. Det finns ju även ekonomiska faktorer att vinna i detta.

Sjösäkerheten i Arktis har länge stått på utskottets agenda och högt på dagordningen. Det har gjorts många bra insatser både inom den internationella sjöfartsorganisationen IMO och Arktiska rådet liksom även nationellt i de nordiska länderna. Men från utskottets sida tycker vi nu att det krävs ytterligare politiskt styrda åtgärder för att reducera och minimera riskerna för störningar i ett miljökänsligt område.

Norden har en bred erfarenhet och kompetens när det gäller sjöfart, inte minst när det handlar om säkerhet och miljö på detta område. Det är naturligtvis en stor styrka som vi ska utnyttja för att jobba tillsammans i IMO och Arktiska rådet.

I betänkandet finns fyra förslag till rekommendationer, som jag utgår från att

Nordiska rådet enigt kommer att ställa sig bakom. Den första handlar om att främja sjösäkerheten i arktiska kustområden, som ligger under de nationella regelverken, till exempel genom farleder med separerad trafik och hastighetsreduktioner.

För det andra föreslås att Norden arbetar tillsammans med IMO när det gäller den så kallade Polar Code, som styr mycket av fartygstrafiken i polarområdena, för att få striktare regler för höjd sjösäkerhet och minskad miljöpåverkan.

Den tredje rekommendationen handlar om att förbjuda tungolja. För det första är ju riskerna stora vid olyckor, och sedan är utsläppen i sig skadliga. Inte minst frågan om sot, så kallad black carbon, är en viktig faktor i detta.

Den fjärde rekommendationen handlar om att kartlägga och stärka räddningsresurserna tillsammans i Norden. En personlig reflektion kan vara att om olyckan med Costa Concordia, med över 4 000 passagerare, hade skett i arktiskt område, där kryssningsfartygen blir allt vanligare, kan man verkligen undra hur evakueringen hade gått. På den punkten finns det alltså väldigt mycket att göra.

Information

Speech number

343

Speech type

Indlæg

Person

[Lars Tysklind](#)

Speaker role

Udvalget for et Holdbart Nordens talsperson

Date

02.11.17 13:30

Case

[Utvælgsforslag om søfartssikkerhet i arktiske havområder](#)

