

Rek. 30/2017/holdbart D 2017

Tidligere nummer A 1721/holdbart
Behandles i Utvalget for et bærekraftig Norden

Utvalget for et bærekraftig Nordens betenkning over meddelelse

Sjøfartssikkerhet i arktiske havområder

Forslag til beslutning

Utvalget for et bærekraftig Norden foreslår, at

Nordisk råd tar meddelelsen til etterretning og anser rek. 30/2017 *Sjøfartssikkerhet i arktiske havområder* som *ferdigbehandlet* for rådets del

Bakgrunn

Rekommandasjonen har følgende ordlyd:

Nordisk råd rekommanderer de nordiske regjeringene

å fremme sikkerheten i sårbare havområder langs de arktiske kyster, i seilrutene under nasjonal jurisdiksjon, til eksempel ved å definere seilingsleder, adskille motgående trafikk og redusere hastigheten

å arbeide sammen innenfor IMO ved kommende revisjon av den gjeldende *Polar Code*, for å styrke sjøfartssikkerheten i Arktis

å arbeide for et forbud mot anvendelse av tungolje (HFO) i arktisk skipsfart, og på sikt, å stille krav om at drivstoff, som anvendes i arktisk skipsfart ved utslipp ikke er skadelig for det marine miljø

å kartlegge redningsressursene i de arktiske kystområder de nordiske land har ansvar for, samt behovet for å styrke redningsressursene, og undersøke om, og i så fall hvordan, den kommersielle skipstrafikken i området kan bidra til å finansiere kostnader ved å styrke redningskapasiteten

Meddelelse fra de nordiske landes regeringer

Främja säkerheten i sårbara havsområden vid arktiska kuster

Danmark och Grönland menar att det är viktigt att känsliga områden som Arktis bör få ett speciellt skydd. Fartygstrafiken bör regleras efter de särskilda förhållandena i området exempelvis genom att använda flytande sjömärken istället för fasta landmärken. Vid Grönland har man dessutom infört lotsplikt för större passagerarfartyg.



Island välkomnar Nordiska rådets initiativ och föreslår att de nationella regelverken beaktar särskilda vattenvägar i arktiska farvatten. Man betonar att oavsett om sjövägarna är nationella eller internationella, är det viktigt att de etableras i enlighet med IMO:s konventioner. Åland framför liknande önskemål och finner det säkerhetsfrämjande att fartygstrafiken separeras i olika trafikleder. Färöarna har redan skärpt kraven på lotsplikt för större fartyg.

Norge vill förebygga olyckor med hjälp av utbildning, trafikövervakning och ett system för separation av fartygstrafiken i norska farvatten. Systemet är under revidering. Man har vidare upprättat en sjötrafikcentral som utöver norskt kontinentalvattnen även hanterar vattnen runt Svalbard. Det finns ett samarbete med motsvarande sjöcentral i ryska Murmansk. Man har sedan 2013 ett regionalt arbete med Ryssland som innebär att inom ett visst geografiskt område i Arktis, så krävs det rapporteringskyldighet vid inträdet i området om fartyget uppfyller vissa villkor som viss storlek, typ av last mm. Norge betonar också vikten av de norska AIS satelliterna som dramatiskt förbättrat övervakningsmöjligheterna, exempelvis i farvatten runt Arktis och alla stora fartyg som trafikerar farvatten vid Svalbard omfattas av lotsplikt.

Finland pekar på automatisering och lösningar som är kopplade till denna teknik som kommande alternativ för ökad säkerhet. Bl.a. kommer sannolikt fjärrstyrning att utnyttjas mer än nu. Man diskuterar "intelligenta farleder", fartygsleder utrustade med övervaknings- och servicefunktioner, ex väderinformation, med informationsaccess direkt till fartygens brygga. Finland vill främja samarbetet inom IMO rörande autonoma fartyg, MASS, för att uppnå ökad säkerhet inom de nordiska arktiska områdena. Man pekar på möjligheterna med satellitbaserad positionering, men nämner samtidigt att tekniken är bristande utbyggd i de nordliga områdena. Man önskar därför nya basstationer i dessa områden. Finland vill bl.a. med hjälp av arbete inom det Nordiska rådet främja utbyggandet av satellitnavigeringssystemet Galileo och stödsystemet EGNOS. Man önskar öka samarbetet mellan de nordiska ländernas småsatelliter och på så sätt erbjuda möjligheter till fjärranalys och positionering. Sverige har ingen arktisk kust och finner därför att denna första punkt i rekommendationerna inte är tillämplig för landet.

Öka sjösäkerheten i Arktis genom att gemensamt arbeta inom IMO vid en revidering av Polarkoden

Danmark deltar i IMO:s arbete med Polarkoden genom att aktivt bidra med förslag rörande prestanda- och teststandarder för fartygsutrustning. Då Polarkoden är fullt ut implementerad år 2020 har ännu inga ytterligare åtgärder beslutats. Island följer arbetet med Polarkoden och indikerar ett speciellt intresse för initiativet för att inkludera mindre fartyg, som fiskebåtar, i kodens mandat och som kommer diskuteras vidare under IMO:s sjösäkerhetskommitté MSC i maj 2018. Åland understryker det generella samarbetet inom IMO. Färöarna har implementerat Polarkoden i färöisk lagstiftning och följer aktivt arbetet med implementering av koden. Man informerar om att Polarkoden förstås vara fullt ut implementerad år 2020 och att först därefter kommer beslut om eventuella följande åtgärder.



Norge har varit aktiva i utvecklingen av Polarkoden och lett arbetet inom IMO och anser att Polarkoden är viktig för en hållbar sjöfart i arktiska farvatten, då den bl.a. reducerar sannolikheten för oönskade händelser genom att öka säkerheten för fartygen och besättningen och värna den sårbara miljön i dessa områden. Det är därför nu väsentligt att man arbetar för en harmoniserad global implementering och här har IMO och Arktiska Rådet nyckelroller. Norge har tagit initiativ till utveckling av prestanda- och teststandarder för utrustning och arbetet går nu vidare inom ramen för olika arbetsgrupper inom IMO. Norge är eniga om att det finns ett behov att revidera koden inom 4-5 år efter dess ikraftträdelse. Norge anser det viktigt att pågående arbete i Arktiska rådets arbetsgrupp PAME knyter an till Polarkoden, inklusive gott samarbete med näringen, för att säkra en harmoniserad och effektiv implementering av Polarkoden

Finland arbetar aktivt med Polarkoden, bl.a. genom att arrangera en internationell högnivåkonferens i Helsingfors i februari 2018. Syftet är främst att främja möjligheterna till implementering av koden. Sverige betonar det nordiska samarbetet vid en kommande revidering av Polarkoden.

Arbeta för ett förbud av användning av tjockolja (HFO) i arktisk sjöfart och på sikt ställa krav att bränslet som används inte är skadligt för miljön

Kungariket Danmark har ännu inte en samlad nationell position i frågan om användning av HFO, Danmark har dock tidigare stöttat Kanada med ett förslag om att påbörja ett arbete för att se över möjligheterna att minska riskerna för fartyg som använder HFO i Arktis. Island stödjer ett förbud mot HFO och betonar vikten av att generellt minska emissionen från bränsle som används av fartyg i Arktis. Norge arbetar aktivt mot att begränsa användning av HFO i Arktis och menar att målet för politiken bör vara att endast miljömässigt hållbara drivmedel används av fartyg i Arktis. Finland stödjer ett förbud för användning av HFO i Arktis. Finland är delaktig i ett officiellt förslag om ett HFO-förbud i Arktis, som behandlas inom IMO:s miljöskyddskommitté i april 2018. Även Sverige är medsponsor av en inlägga till MEPC 72 med bäring på frågan. Sverige vill även pröva andra vägar att minska riskerna och miljöskyddande åtgärder gällande fartygsbränsle i Arktis. Färöarna deltar i arbetet vid PAME och IMO, där man diskuterar åtgärder för att avveckla tungolja (HFO) som fartygsbränsle i arktisk sjöfart.

Kartlägga räddningsresurserna i de arktiska kustområdena som de nordiska länderna har ansvar för samt behovet av att stödja dessa räddningsresurser samt vidare undersöka om den kommersiella fartygstrafiken i området kan bidra ekonomiskt till denna räddningskapacitet

Danmark påpekar att Arktiska Rådets arbetsgrupp EPPR och organisationen ACGF har kommit med initiativ inom räddningsområdet. Man efterlyser att Nordiska rådet ska söka samarbete med dessa organisationer. Island stödjer det nordiska arbetet vad gäller aktiviteter inom räddningsområdet. Norge pekar på det sannolikt ökade behovet av räddningsaktioner, då maritima aktiviteter ökar i nordliga farvatten. Internationellt samarbete inom området är nödvändigt. Man för här fram det sök- och räddningsavtal som Arktiska Rådet tagit fram. En kartläggning av nordisk räddningskapacitet kan vara ett gott bidrag till att gå vidare i det nordiska samarbetet. Norge



informerar om att den norska maritima näringen själva tagit initiativ till projekt inom sjöräddningsområdet, särskilt genom kartläggning och övningar. Norge menar att den maritima näringen i området också bör samarbeta internationellt för att bedöma potentialen för näringens bidrag till sjöräddningstjänster i området.

Finland stödjer generellt rekommendationen om ökat samarbete inom räddningsområdet. Sverige anser punkten inte direkt tillämplig då man inte har någon arktisk kust men ser ett gemensamt ansvar genom det samarbetsavtal om sjö- och flygräddning i Arktis som tecknats av Arktiska rådets regeringar. Färöarna stöttar det nordiska arbetet vad rör räddningsarbete i arktiska kustområden. Man pekar på pågående samarbeten såsom Köpenhamnsavtalet och den beredskapstjänst, NORDRED, som följer av detta avtal samt ett nordiskt samarbete "HAGA-förklaringen".

De nordiska ländernas regeringar anser rekommendationen som delvis uppfylld

Utvalgets synpunkter

Svaret fra regjeringene er imøtekommende. Det beskriver forskjellige tiltak som er igangsatt eller planlegges og har som formål å redusere risikoen for ulykker i sårbare områder i Arktisk. Takket være nye teknologier er overvåkingen også styrket.

Det fremgår av meddelelsen at Polarkoden vil være fullt implementert i 2020. Norges regjering indikerer at det vil være behov for revidering 4 til 5 år etter at den treder i kraft og legger vekt på samarbeidet innom Arktisk råds arbeidsgruppe PAME herom. Sverige uttaler støtte til at de nordiske land samarbeider i kommende revidering.

Island og Norge uttrykker støtte for å forbyde bruken av tungolje ved seilas i arktisk farvann. Finland og Sverige medvirker i et forslag her om som er til behandling i Den internasjonale sjøfartsorganisasjon IMO. Danmark har ikke vedtatt en holdning men støtter at se over mulighetene til å redusere risiken ved anvendelse av tungolje. Norge poengterer at det langsiktige mål bør være at anvende miljømessig bærekraftig energi i arktisk sjøfart. (Det opplyses at IMO i april 2018, etter at regjeringen leverte sitt svar, har vedtatt å arbeide for et forbud.)

Det uttrykkes støtte til forslaget om å kartlegge nordisk redningskapasitet i arktisk og Norge støtter at man undersøker om næringen selv kan bidra til sjørettingstjenesten i området. Utvalget mener at Rådet bør overveie å ta forslaget om finansiering av kartleggingsarbeid med i budsjettforhandlingene med Nordisk ministerråds.

I overensstemmelse med utvalgets ønske om at få præciseret brug af kendt-mandsordningen har sekretariatet været i kontakt til Arktisk kommando, som opplyser, at der i juni 2016 blev der indført lodspligt i farvandet omkring Grønland med Søfartsstyrelsens bekendtgørelse nr. 1697. Det betyder at skibe med flere end 250 passagerer om bord ved sejlads på det indre og det ydre territorialfarvand ved Grønland (dvs. ud til 3 sømil fra basislinjen) skal benytte lods, der er certificeret til at lodse i det pågældende område. Det oplyses desuden at det fremgår af § 7 i bekendtgørelse nr. 1697 af 11. december 2015 for Grønland om skibes sikre sejlads m.v., at "skibe skal have mindst en person til rådighed om bord, der har fornødent lokalkendskab til det



farvand, som skal besejles.” Polarkoden stiller ligeledes en række krav til skibes konstruktion, udrustning og færden i de arktiske områder. Såfremt der ikke er en person til rådighed om bord med fornødent lokalkendskab, skal der hyres en – dvs. en kendtmand eller en lods. Dog skal skibe med flere end 250 passagerer om bord ved sejlads på det indre og det ydre territorialfarvand ved Grønland (dvs. ud til 3 sømil fra basislinjen) benytte lods, der er certificeret til at lodse i det pågældende område.

Virksomhederne Royal Arctic Line, Bluewater og Arctic Umiaq Line tidligere har tilbudt skibe assistance i form af erfarne navigatører som ”kendtmand”, men der eksisterer ikke en såkaldt formaliseret kendtmandsordning i Grønland.

Holdbarhedsudvalget mener at meddelelsen viser bred støtte til Nordisk råds rekommandasjon selv om at landene ikke har samme syn på de enkelte mer konkrete forslag. Utvalget anser derfor at det ikke formålstjenlig å opprettholde rekommandasjonen og anbefaler at den ferdigbehandles av Rådet.

Nuuk, den 13. september 2018

Angelika Bengtsson (SD)

Christian Poll (ALT)

Eva Biaudet (sv)

Heidi Greni (Sp)

Ingalill Olsen (A)

Jan Erik Messmann (DF)

Kari Kulmala (blå)

Karin Gaardsted (S)

Kolbeinn Óttarsson Proppé (VG)

Lars Tysklind (L)

Laura Tàunâjik (S)

Pauli Trond Petersen (T)

Stina Bergström (MP)

Susanna Koski (saml)

Suzanne Svensson (S)

Thomas Finnborg (M)

Vilhjálmur Árnason (Sj.)

Villum Christensen (LA)