

A 1721/holdbart

Fremlagt av Utvalget for et bærekraftig Norden
Behandles i Utvalget for et bærekraftig Norden

**Utvalgsforslag
om sjøfartssikkerhet i arktiske havområder****Forslag**

Utvalget for et bærekraftig Norden foreslår at

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

Bakgrunn

Nordisk Råd har lenge hatt de arktiske utfordringer på sin dagsorden, og Nordisk Ministerråd har også siden 1997 operert med et arktisk samarbeidsprogram. Miljø- og naturressursutvalget, hvis ansvarsområde er overtatt av Utvalget for et holdbart Norden, arrangerte sommermøter i 2010 og 2011 på henholdsvis Svalbard og Grønland. Nordisk råd har etterfølgende vedtatt to rekommandasjoner om arktiske forhold: om sjøfartssikkerhet og miljøvern og offshore olje- og gassutvinning. Disse rekommandasjoner har Nordisk råd avskrevet etter behandling av meddelelser fra de nordiske lands regjeringer.

På sommermøtet 2014 i Nordisk råds Miljø- og naturressursutvalg i Lofoten var det diskusjon om miljøutfordringene i de arktiske områder. *Magnus Johannesson*, generalsekretær i Arktisk råd presenterte noen oppgaver som Arktisk råd har hatt fokus på. Bl.a. nevnte Johannesson arbeidet med å identifisere økologisk viktige og sårbare



områder og Arktisk råds anbefalinger om tiltak, som kan styrke sjøfartsikkerheten i de arktiske farvann (AMSA-rekommendasjonene). På samme møte gjorde *Daniel Skjeldam*, konsernsjef i Hurtigruten, rede for noen av de utfordringer Hurtigruten står overfor ved seilas i de arktiske farvann. Bl.a. pekte Skjeldam på, at bruken av tungolje (HFO) ved seilas i sårbare områder i Arktis er forbundet med forhøyet risiko.

Til sitt møte i Oslo i september 2015 inviterte utvalget to eksperter, som har bidratt til Arktisk råds arbeid med sjøfartsikkerhet og sårbare områder.

Hein Rune Skjoldal, Havforskningsinstituttet i Norge, gjorde rede for arbeidet med å identifisere områder i Arktis, som har høy økologisk og kulturell verdi. I arbeidet er det identifisert knapt 100 områder fordelt på 12 million km². Flere av områdene er ikke statiske (f.eks. knyttet til is), og flytter seg bl.a. ved klimaendringer. De økologisk viktige områdene er områder som brukes til ansamlinger av fisk, fugler og marine pattedyr i viktige perioder i deres livssyklus (gytefelter for fisk, hekkekolonier av fugl, vandringskorridorer for hval, etc.). Mange av disse områdene er kun verdifulle i visse perioder av året. Områdene ligger både under nasjonale jurisdiksjon og i internasjonale farvann. I arbeidet har man sett på områder nord for 62. breddegrad, og det inkluderer derfor både Island og Færøyene og store deler av norskekysten.

Kjetil Martinsen, fra Det norske Veritas (DNV) gjorde rede for et arbeid med å vurdere risiko forbundet med bruk og transport av olje i Arktis, inklusive tungolje. Det er tale om havområder som i perioder av året er dekket med is, og derfor er havområdene rundt Island og Færøyene og kyst-Norge ikke med.

I forhold til mange andre havområder er skipstrafikken i Arktis meget liten. Men den er voksende. Skipstrafikken er også i høy grad bundet til få hoved-seilruter, ofte tett på kystområder. Seilrutene er ofte under nasjonal jurisdiksjon. Ulykkes-risikoen er statistisk meget liten, og risikoen for større oljeutslipp fra tankskip er relativt liten. Men utslipp av olje ved isranden kan ha meget alvorlige konsekvenser. Det finnes flere mulig tiltak til å redusere den risiko, og noen av disse kan gjennomføres uten at det medfører store kostnader for skipstrafikken. Det inkluderer faste seilingsleder i særskilt utsatte områder, begrenset skipstrafikk og redusert hastighet. Bedre sjøkart og bruk av los vil medføre noe høyere kostnader enn de to førstnevnte tiltak, men vil også redusere risiko.

Polar Code og avtale om samarbeid ved ulykker

Etter mange års forhandlinger har Den internasjonale maritime organisasjon (IMO) i 2015 vedtatt regler for seilas i arktiske så vel som antarktiske farvann. Reglene er obligatoriske og omfatter design, bygning, utstyr, operasjoner, trening av mannskap og beskyttelse av det marine miljø. Reglene gjelder for nye skip, som er bygget etter 1. januar 2017. Det er uklart når *Polar Code* også vil omfatte eldre skip. *Polar Code* forbyr ikke bruk av tungolje i de arktiske farvann. Det har vært kritisert av flere aktører.

Polar Code vil på sikt redusere risikoen for ulykker i arktisk skipsfart. Det kan forventes at *Polar Code* innenfor noen år vil ha behov for oppgradering.



Arktisk råd

Arktisk råds arbeidsgruppe for vern av havmiljø (PAME) utarbeidet 17 anbefalinger om tiltak, som kan styrke sjøfartsikkerheten i de arktiske farvann i forbindelse med utarbeidelse av «*Arctic Marine Shipping Assessment (AMSA)*». Arktisk råd vedtok rekkommandasjonene i 2009. PAME følger opp på rekkommandasjonen med rapport om fremdriften i implementeringen, som utkommer hvert annet år¹. Den nyeste rapport viser at det i noen grad følges opp på alle 19 rekkommandasjoner.

Avtale om samarbeid ved ulykker

De 8 arktiske stater ble i 2013 enig om en avtale om gjensidig hjelp ved oljeutslippsulykker². Alle arktiske stater har ratifisert avtalen. Landene er kommet i gang med å utvikle samarbeidet med utgangspunkt i avtalen, og gjennomfører beredskapsøvelser. Arktisk råd vedtok i 2015 en handlingsplan³ for å unngå forurensing på havet, og planen gjelder også for skipstrafikken. To arbeidsgrupper (EPPR og PAME) arbeider med å implementere planen.

Tungolje er trussel

I en rapport⁴ bestilt av *WWF-Canada* fra *Vard Marine Inc.*, rådgivende ingeniørfirma innenfor skipsfart, konkluderes at risiko forbundet ved skipsfart i arktiske farvann i høy grad ville bli redusert hvis tungolje ble erstattet av LNG. Det er også klare fordeler ved å bruke LNG i forhold til anvendelsen av marint diesel. I oppsummeringen fra rapporten står bl.a. følgende: "... *the use of LNG reduced pollutants by up to 97 per cent. Greenhouse gas emissions were reduced by up to 25 per cent. There was also a significant reduction in the risk of environmental damage from spills, as LNG dissipates into the atmosphere almost immediately. Moving to diesel fuel was also found to have environmental advantages, but to a lesser extent.*" HFO (*Heavy Fuel Oil*) er også forbundet med sot⁵, eller «*black carbon*», som har innvirkning på klima.

Både Danmarks Rederiforening og EU Parlamentet har uttalt at det bør stilles et forbud mot bruk av tungolje i de arktiske farvann i likhet med det som gjelder for antarktisk. Tidligere USAs president og Canadas statsminister har i en uttalelse sagt at de vil se på hvordan det er mest hensiktsmessig å gripe trusselen med HFO og *black carbon* an⁶.

Redegjørelse i Nordisk råd

¹ The 2015 Progress Report on Implementation of the 2009 Arctic Marine Shipping Assessment (AMSA) Report

² AGREEMENT on Cooperation on Marine Oil Pollution Preparedness and Response in the Arctic.

³ Framework Plan for cooperation on Prevention of Oil Pollution from Petroleum and Maritime Activities in the Marine Area of the Arctic.

⁴ FUEL ALTERNATIVES FOR ARCTIC SHIPPING, 313-000-01, Rev 1, Date: 20 April 2015, Vard Marine Inc.

⁵ Arktisk råds arbeidsgruppe, AMAP, har i en nylig rapport opplyst at "shipping currently accounts for about 5 % of black carbon emissions, but could double by 2030 and quadruple by 2050 under some projections of Arctic vessel traffic"

⁶ WWF Magazine No. 3 2016, The CIRCLE



På Nordisk råds sesjon i København den 3. november 2016 ble det lagt fram en redegjørelse om de innsatser, som Nordisk ministerråd er involvert i på dette området. Dessverre manglete tilsvarende redegjørelse om hva de enkelte nordiske land har gjort. Derfor stilte Jan Lindholm, utvalgets rapportør for arktisk politikk, skriftlig spørsmål til de nordiske lands regjeringer om sjøfartssikkerheten i arktiske havområder (E 29/2016)⁷.

I svaret til Jan Lindholms spørsmål konstaterer regjeringene at sjøfartsikkerheten i arktisk best kan håndteres innen IMO og Arktisk råd. Videre at man er kommet i gang med å implementere IMOs *Polar Code* og følger aktivt opp på Arktisk råds avtaler og planer. Samtidig erkjenner regjeringen at det gjenstår en hel del at gjøre, både i forhold til å sikre harmonisering av gjennomføringen av IMOs *Polar Code*, men også i forhold til Arktisk råds aktiviteter. Finland, som overtar formannskapet i Arktisk råd i mai 2017 ventes å prioritere innsats på dette området. Av svaret fremgår at Sverige og Island er innstilt på å utvide *Polare Codes* anvendelsesområde utover de fartøy, som er dekket av *International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS)*. Det fremgår også at Island og Norge arbeider med å utvikle privat-offentlig samarbeid om redning, såkalt SARiNord. Danmark arbeider med *Arctic Web* og både i Finland og Sverige diskuteres tiltak for beskyttelse mot oljeutslipp i arktiske havområder.

Utvalgets synspunkter

Utvalget for et holdbart Norden noterer at det er gjort en stor innsats for å fremme sjøfartsikkerheten i de arktiske farvann innen IMO, Arktisk råd og nasjonalt i de nordiske land.

Utvalget noterer at noen av de eksperter som utvalget har rådført seg med har uttrykt at *Polar Code* er fremskritt, men det er behov for ytterligere politiske tiltak for å redusere risikoen for ulykker og miljøskader i sårbare arktiske områder.

Utvalget er enige med de nordiske lands regjeringer, at IMO og Arktisk råd er de viktigste fora for å fremme sjøfartsikkerheten i arktiske havområdet, og at de nordiske land er og skal være aktive for å fremme en positiv utviklingen innenfor disse organisasjoner.

Utvalget noterer at de enkelte nordiske land kan regulere skipsfarten innenfor sine kystnære farvann, nemlig innenfor 3- milssonen, som ikke er underlagt IMOs bestemmelser. Som fremgår av den innledende tekst finnes det noen lavhengende frukter for å fremme sjøfartsikkerheten langs de arktiske kystområder. Det anbefales at de nordiske land utnytter den mulighet til å fremme sikkerheten i sårbare områder langs den arktiske kyst, til eksempel ved å definere seilingsleder, adskille motgående trafikk og redusere hastigheten.

De nordiske land er store sjøfartsnasjoner med betydelig kompetanse, kunnskap og muligheter til innflytelse på den internasjonale reguleringen av sjøfarten. Derfor kan

⁷ <http://www.norden.org/da/nordisk-raad/sager-og-dokumenter/spoergsmaal-og-svar/e-29-2016>



de sammen arbeide for at IMO trekker sjøfarten i bærekraftig retning. Utvalget mener at de nordiske land skal gå samlet til verks innenfor IMO for striktere regler i *Polar Code* ved en kommende revisjon.

Utvalget noterer at flere aktører, inklusive Danmarks Rederiforening og EU-Parlamentet har uttalt at det bør stilles et forbud mot bruk av tungolje i de arktiske farvann i likhet med det som gjelder for antarktiske. Utvalget anbefaler derfor at de nordiske lands regjeringer arbeider 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 utlipp ikke er skadelig for det marine miljø, som til eksempel LNG.

Utvalget noterer at ifølge meddelelse fra regjeringene har Island og Norge kommet i gang med å utvikle privat offentlig-samarbeid om redning. Det ser utvalget positivt på. De arktiske kystområder er både enormt lange og folkefattige. Det er en byrde for de tyntbefolkede områder å bygge opp den redningskapasitet som forventes. Utvalget mener at de nordiske land bør gå sammen om 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.

Helsingborg, 27. juni 2017

Hanna Kosonen (cent), Formand
Jan Lindholm (MP)
Karin Gaardsted (S)
Ove Bernt Trellevik (H)
Staffan Danielsson (C)

Susanna Koski (saml)
Suzanne Svensson (S)
Thomas Finnborg (M)
Valgerður Gunnarsdóttir (Sj.)