



Näringsdepartementet
Infrastrukturministern

Nordiska rådet
Ved Stranden 18
1061 Köpenhamn K
Danmark

Svar på rekommendation 30/2017 från Nordiska rådet om sjösäkerhet i Arktis

Nordiska rådet rekommenderar de nordiska regeringarna att:

- främja säkerheten i sårbara havsområden vid arktiska kuster,
- öka sjösäkerheten i Arktis genom att gemensamt arbeta inom IMO vid en 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 och
- 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.

Sverige har som ordförande i Nordiska ministerrådet samordnat ett gemensamt svar från den danska, norska, isländska, finska, färöiska, grönländska, åländska och svenska regeringen.

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 kontinentalvatten 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 rapporteringsskyldighet 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.

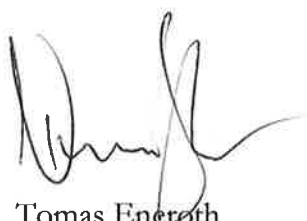
Kartlägga räddningsresurserna i de arktiska kustområdena som de nordiska länderna har ansvar för samt behovet av att stödja dessa räddningsresurser samt vidare undersöka om den kommersiella fartygstrafiken i området kan bidra ekonomiskt till denna räddningskapacitet

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

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Tomas Eneroth', written in a cursive style.

Tomas Eneroth