



A 1701/hållbart

Behandles i Utvalget for et bærekraftig Norden

Utvalget for et bærekraftig Nordens betenkning over

**Medlemsforslag
om lotsplikt i Øresund**

Forslag

Utvalget for et bærekraftig Norden foreslår at

Nordisk råd rekommanderer de nordiske lands regjeringer

å fremlegge et forslag i Den internasjonale maritimorganisasjon IMO, om å gjøre gjeldende retningslinjer for anvendelse av los i Øresund obligatoriske

Utvalget for et bærekraftig Norden foreslår at

Nordisk råd rekommanderer Sveriges regjering

å innføre motsvarende regler for anvendelse av los i Øresund som Danmark

Utvalget for et bærekraftig Norden foreslår at

Nordisk råd rekommanderer Danmarks og Sveriges regjeringer

å styrke registrerings- og monitoreringssystemet for sjøfarten i Øresund med sikte på å holde rede på alle fartøy som ikke følge IMOs anbefalinger

å undersøke muligheten til å utvide og utvikle separerte trafikkspor for inngående trafikk fra Kattegat og utgående trafikk fra Østersjøen for hele Øresundspassasjen

Bakgrunn

Den konservative gruppen foreslår at Nordisk råd rekommanderer at Sveriges og Danmarks regjeringer bestreber seg på å sikre internasjonalt samarbeid om miljø- og miljø sikkerhet for skipstrafikken i Øresund samt miljøsertifisering av rederier og kriterier for sikker trafikk i Øresund.

Trafikken i Øresund reguleres av en 160 år gammel traktat (Øresundstraktaten av 1857) samt avtaler innenfor Den Internasjonale sjøfartsorganisasjon IMO. Dette begrenser den handlingsfrihet Danmark og Sverige har til å innføre tiltak, som kan bidra til sikrere passasje.



I Øresund er det ikke losplikt, men IMO anbefaler bruk av los ombord i fartøy som er dybdegående på 7 meter og er lastet med olje. Anbefalingen omfatter alle fartøy med gas- og kjemikallast samt radioaktivt materiale. I følge svar fra Danmarks og Sveriges regjeringer har bruk av los økt år for år, og det antas at ca. 90 % følger anbefalingen i dag. I den danske delen av Øresund stilles det krav til at skip som skal anvende havn i Danmark anvender los.

Som bakgrunn for forslaget konstaterer Den konservative gruppen at «Øresund är en av norra Europas mest trafikerade farleder och har omkring 40 000 fartygspassager per år. Det är en omfattande trafik som ska samsas på en begränsad yta. Än så länge är man förskonad från större olyckor men frånvaron av tidigare olyckor är ingen garanti för att det ska förbli så i framtiden. Man kan inte fortsätta att luta sig tillbaka och förlita sig på försynen för att säkerställa olycksfria fartygspassager även i fortsättningen. Om man vill förebygga olyckor måste man vara proaktiv och fundera på vilka åtgärder och förbättringar som krävs i dag för att öka säkerheten i morgon.”

I begrunnelsen for forslaget står bl.a. at “nordiska länderna behöver arbeta för att se över hur Öresunds-trakten kan utvecklas och uppdateras för att möta dagens och morgondagens risker. Dagens verklighet skiljer sig väsentligt från dem som dikterade villkoren för 160 år sedan. En väg skulle kunna vara ett tilläggstraktat som möjliggör en bättre riskhantering vad avser miljö och hälsa än vad som var aktuellt när trakta-ten skrevs. Att det är ett omfattande, kompliserat och långsiktig arbeid medges men någon måste verka för att få igång processen.”

Med henvisning til den 160 år gamle Øresundstraktat, konstateres i forslaget: “Vi behöver säkra sundspassager omgående, redan innan ett traktat kan omförhandlas eller få särskilda miljötilllegg. I väntan på ett omförhandlat traktat skulle en miljömärkning för rederinäringen vara ett alternativ; där skulle man kunna ha som sertifiseringskrav att rederier forbinde sig att inhämta lotsassistans for fartyg som bär olje-, gas- eller kemiprodukter genom Öresund. Syftet skulle vara att ge ett mervärde for rederierna att begära lotsassistans.”

Høring

Forslaget har ikke vært sendt til formell høring, men utvalget har på sitt sommermøte i Helsingborg den 27. juni hatt dialog med Anders Alestam fra Sveriges Sjöfartsverk. Han arbeider som lotsområdeschef i Malmö. Etter den samtale kunne Holdbarhetsutvalget konstatere:

- At et estimat indikerer at 90 % av de skip som passerer Øresund følger IMOs anbefalinger om los – i alt ca. 3.000 skip per år.
- De seneste år har det ikke vært alvorlige hendelser eller ulykker i Øresundstrafikken.
- Det er registreringsplikt for alle fartøy som seiler inn i Øresund, og fartøyene skal opplyse om type og last (VTS/ *vessel traffic service*). Innenfor dette systemet er det mulig for sjøfartsmyndighetene å følge trafikken og sende signaler til fartøy som seiler ut av kurs.



- Den tekniske utvikling ventes å bidra til økt sikkerhet i framtiden, men samtidig blir fartøyene større og antallet vokser, og det trekker i den annen retning.

Under behandlingen av forslaget har medlemmer av utvalget (Jan Erik Messmann og Thomas Finnborg) stilt spørsmål til regjeringen i Danmark og Sverige. Av svaret fra regjeringene, datert 24. mars 2017, fremgår at man ikke har statistikk som kan belyse om hvor stor andel av de skip som IMO anbefaler å anvende los, faktisk gjør det. Men anvendelsen av los har økt kraftig de seneste år. Fra 442 i 2012 til 818 i 2016 i regi av Sjøfartsverket i Sverige. I Danmark er tallet 3.016 i 2016, men det inkluderer både gjennomfart og losing til havner i Danmark. Forekomsten av «hendelser» har vært fallende. Regjeringen mener at den teknologiske utviklingen, ikke minst digitaliseringen, har bidratt og vil fortsette med å bidra til sikrere trafikk. Det nevnes at det obligatoriske fartøys-rapporteringssystem, som er godkjent av IMO, medvirker til dette. I forhold til muligheten til å endre den snart 160 år gamle Øresundstraktat fra 1857, har de to regjeringer ikke ansett det aktuelt å undersøke om det skulle være lempelig eller mulig. Samme gjelder også spørsmålet om å gjøre IMOs retningslinjer obligatoriske.

Utvalgets synspunkter

Forslagets første at-sats: att verka för ett internationellt samarbete för miljö- och miljö-säkerhetsfrågor gällande fartygstrafiken i Øresund

Losplikt for skip av en viss størrelse med farlig gods kan kun gjøres gjennom beslutning i IMO eller ved å endre Øresundstraktaten av 1857. Utvalget noterer at hverken den danske eller svenske regjering finner det aktuelt å undersøke om det skulle være lempelig eller mulig å endre Øresundstraktaten eller IMOs retningslinjer. Utvalget forstår at regjeringenes vurdering er at det ville være vanskelig å finne støtte for dette. Det er dog ikke gitt noen begrunnelse for denne vurdering i svaret fra Danmarks og Sveriges regjeringer.

I lys av at opp til 90 % av fartøy følger IMOs anbefalinger om los og at man antar at det ville styrke sikkerheten om alle berørte fartøy følger anbefalingen, synes utvalget det er rasjonelt å fremlegge et forslag herom i IMO for å få bekreftet om det er motstand mot losplikt. Det ville være naturlig å søke støtte fra de øvrige nordiske land og eventuelt også de tre baltiske land, Estland, Lettland og Litauen. Utvalget foreslår derfor at at-satsen omformuleres til: At de nordiske lands regjeringer går sammen, og søker samarbeid med andre land, og fremlegger et forslag i Den internasjonale maritimorganisasjon IMO, om å gjøre gjeldende retningslinjer for anvendelse av los i Øresund obligatoriske.

Forslagets annen at-sats: Att värka för en miljöcertifiering

Utvalget henviser til at Nordisk råd i 2013 vedtok Rek. 27/2013 om utredning av mulige nasjonale og bilaterale tiltak for å fremme miljø- og sjøfartssikkerhet i Øresund, og å utrede mulighetene til å gjøre dette i fellesskap med de øvrige Østersjøland. I



forhold til forslaget om miljøsertifisering. Ved behandling av forslaget i 2013 kom Nordisk råds Miljø- og naturressursutvalg fram til følgende:
«Utvalget noterer generelle positive erfaringer med bruk av miljøsertifisering i Norden. Det noteres også at det er tale om en frivillig ordning, og at det kan være vanskelig å bygge opp tilsvarende ordning for sjøfarten og at det er usannsynlig at de relativt få rederier som i dag ikke følger IMOs anbefalinger, ville være villige til å undergå forpliktelser innenfor et frivillig miljøsertifiseringssystem.» Holdbarhetsutvalget har samme holdning som ble uttrykt i 2013 hva dette angår og kan derfor ikke støtte forslaget, som det formuleres av Den konservative gruppen.

Ny at-sats: Samme regler om los i Sverige som i Danmark

Utvalget har gjennom sin behandling av saken kunnet konstatere at Danmark har innført regler om losplikt i dansk farvann for fartøy som skal ha opphold i en havn i Øresund. Dette har ført til at langt flere fartøy anvender dansk los enn svensk los. I 2016 var tallet 818 fartøy med svensk los sammenliknet med 3.306 med dansk los. Utvalget mener at det vil forbedre sjøfartsikkerheten hvis Sverige innførte tilsvarende regler som Danmark. Utvalget foreslår derfor at Nordisk råd rekommanderer at Sveriges regjering innfører motsvarende regler for anvendelse av los i Øresund som Danmark.

Ny at-sats: Holde rede på alle fartøy som ikke følger IMOs anbefalinger

Utvalget noterer med interesse at innføringen av registreringsplikt og monitoreringssystem har gjort det mulig for sjøfartsikkerhetsmyndighetene å følge fartøyenes seilas gjennom Øresund og sende varselsignaler hvis fartøyene ikke følger den riktige kurs. En relativt liten andel fartøy følger ikke IMOs anbefaling om anvendelse av los. Utvalget mener derfor at det burde være en overkommelig oppgave å holde rede på fartøy som ikke følger IMOs anbefalinger. Utvalget foreslår derfor at Nordisk råd rekommanderer regjeringene i Danmark og Sverige å styrke registrerings- og monitoreringssystemet for sjøfarten i Øresund med sikte på å holde rede på alle fartøy som ikke følger IMOs anbefalinger.



Ny at-sats: Separering av trafikkspor

Utvalget har gjennom behandlingen av forslaget notert at separering av trafikkspor i Østersjøen mellom inngående og utgående trafikk vil kunne redusere risikoen for kollisjon mellom inngående og utgående trafikk. Separering av trafikkspor vil også redusere risikoen for kollisjon mellom kommersielle fartøy og fritidsbåter. Derfor ser utvalget at den nåværende ordning med separering av trafikk utvides til å gjelde hele Øresund. Utvalget foreslår derfor at Nordisk råd rekommanderer at regjeringen i Danmark og Sverige undersøker muligheten til å utvide og utvikle separerte trafikkspor for inngående trafikk fra Kattegat og utgående trafikk fra Østersjøen for hele Øresundspassasjen.

Reykjavik, 20. september 2017

Christian Poll (Alternativet)

Irene Johansen (A)

Karin Gaardsted (S), Næstformand

Kjell-Idar Juvik (A)

Liselott Blixt (DF)

Rasmus Ling (MP)

Staffan Danielsson (C)

Suzanne Svensson (S)

Sylvi Graham (H)

Teitur Björn Einarsson (Sj.)

Thomas Finnborg (M)

Valgerður Gunnarsdóttir (Sj.)