

10.02.2017

Nordiska rådet

Skriftlig fråga E29/2016 av Jan Lindholm (MP):
J.nr. 16-00331-1 Sjöfartssäkerheten i arktiska havsområden

Sjöfartsikkerhet i de arktiska havsområden har vært på Nordisk råds dagsorden over lang tid. Rådet har vedtatt flere rekommandasjoner herom i de foregående år. Rådet anerkjenner at det internasjonale samfunn har gjennomført flere tiltak for å redusere risikoen for ulykker og forurensing av det arktiske miljø, bl.a. ved å vedta en *Polar Code* og ved å inngå avtaler innenfor Arktisk råd.

Videre har Rådet med tilfredshet notert at de nordiske land har vært pådrivere i arbeidet med å utvikle en mer sikker skipsfart i de arktiske områder. Men en hel del gjenstår å gjøre. Det er tale om et meget sårbart område, og skipstrafikken ventes å øke i fremtiden. 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 stiller jeg følgende spørsmål:

Hva har de nordiske lands regjeringer foretatt seg de seneste fem år for å redusere risikoen for ulykker i arktisk sjøfart og for å begrense miljøskadelige effekter av ulykker i skipsfarten?

Såsom Nordiska Rådet har de nordiska regeringarna fokus på sjöfartssäkerheten på de arktiska havsområdena. En ökad ekonomisk aktivitet och potentiella nya sjöleder bidrar till möjligheter för tillväxt men skapar också nya utmaningar för både miljö och säkerhet. De nordiska länderna har erfarenhet av säker sjöfart samt arktiska omständigheter, som kan bidra till säker och miljövänlig sjöfart i Arktis. I detta avseende kan de nordiska länderna fungera även som förebild för andra aktörer.

De nordiska ländernas regeringar anser att frågor som gäller sjöfartens säkerhet och skyddet av den marina miljön i de arktiska områdena kan bäst hanteras genom internationellt samarbete. Internationella sjöfartsorganisationen IMO och Arktiska rådet är de centrala organisationerna som kan behandla dessa gränsöverskridande ärenden.

IMOs Polarkod som godkändes år 2015 är det viktigaste instrumentet även i de nordiska länderna när det gäller att minska risken av olyckor samt miljöskador orsakade av sjöfarten i de arktiska områdena. Polarkoden är omfattande och inkluderar såväl säkerhets- som miljökrav på fartyg som seglar i de arktiska havsområdena.

Alla nordiska regeringarna var aktiva i IMO under beredningen av Polarkoden, som trädde internationellt i kraft den 1 januari 2017. Polarkoden har redan blivit implemen-



terad i den nationella lagstiftningen i de nordiska länderna, förutom i Finland, där vissa implementeringsprocesser fortfarande är på gång med avsikten att slutföra dem så fort som möjligt.

Danmark och Norge har redan beviljat certifikat till fartyg i enlighet med Polarkoden.

De nordiska regeringarna, speciellt Danmark, Island och Norge, vars kuster eller ekonomiska zoner ligger inom polarcirkeln, har vidtagit även andra åtgärder för att förminska risken av olyckor i den arktiska sjöfarten. Den danska regeringen har satt i kraft tre förordningar om bland annat lotsning i Grönland med fokus på att öka säkerheten för passagerarfartyg i Arktis med fler än 250 passagerare ombord. Den danska Sjöfartsstyrelsen uppföljer också tätt utvecklingen i fartygstrafiken i Grönland, i synnerhet gällande efterlevnaden av Polarkoden.

Även Norge har etablerat en omfattande maritim infrastruktur och talrika tjänster för att skydda sjöfartssäkerheten i de norska vattnen. Infrastrukturen innehåller navigationsinrättningar, trafikseparationssystem och fysisk förbättring av farleder. De tjänster som Norge infört innehåller lotsningsarrangemang, sjötrafikcentraler, elektroniska navigationshjälpmedel och olika meddelande- och informationstjänster. Även övervakningen av fartygstrafiken i norska kust- och havsområden har förstärkts betydligt. Norge har gjort mycket för att reducera risken för akut föroreningar från fartygstrafiken och säkra en god beredskap för att effektivt förhindra och begränsa miljöskador vid akuta utsläpp.

Island övervakar sina vattenområden med avseende på oljeutsläpp. För Island är säkerheten av fiskefartyg en viktig fråga. Inga fartyg som ingår i Polarkodens tillämpningsområde (last- eller passagerarfartyg över 500 BT) är registrerade under den isländska flaggan, men många isländska fiskefartyg trafikerar inom polarcirkeln. Därför krävs det att isländska fiskefartyg som trafikerar inom Polarkodens tillämpningsområde uppfyller de krav som ställs i IMO:s Torremolinos Protokoll och EU:s direktiv om säkerhet och hälsa för arbete ombord på fiskefartyg.

Utöver IMO tar de nordiska regeringarna aktivt del i arbetet inom ramen för Arktiska rådet och speciellt dess arbetsgrupp för skyddandet av den arktiska havsmiljön (PAME). PAME strävar efter att förbättra både sjösäkerheten och det marina miljöskyddet genom att arbeta enligt de så kallade AMSA rekommendationerna från år 2009 (Arctic Marine Shipping Assessment). Implementering av de 17 rekommendationerna rapporteras till rådets ministermöte vartannat år. Det finns AMSA implementeringsrapporter från 2011, 2013 och 2015, vilka Finland tillsammans med USA och Kanada har samordnat. Rapporten till nästa ministermöte år 2017 finslipas av Finland, Island och Norge. PAME har deltagande från alla arktiska stater och är därför ett centralt forum när det gäller skydd av havsmiljön i de arktiska områdena.

I PAME diskuteras det också för närvarande möjligheten att skicka till IMO:s kommitté för skydd av den marina miljön ett förslag i vilket man lyfter upp frågan om möjligheten att hantera kraven på mottagningsanordningar i området genom regionala lösningar.

Mener regjeringene at det er behov for ytterligere innsats, og i så fall hva?

De nordiska regeringarna anser det också ytterst viktigt att säkerställa en effektiv implementering av Polarkoden i alla sjöfarande samt arktiska länder. I detta har både

IMO och Arktiska rådet nyckelroller. Till exempel inom PAME har det igångsatts flera projekt som ska bidra till en harmoniserad praktik av koden.

Det finns också, i synnerhet i Island and Sverige, en generellt positiv inställning till att utöka Polarkodens tillämpningsområde till att även omfatta fartyg som inte regleras i SOLAS konventionen, vilket tidigare diskuterats inom IMO.

Den danska Sjöfartsstyrelsen utvecklar i samarbete med andra organisationer en så kallad Arctic Web, ett program som bidrar till att förbättra säkerheten inom sjöfarten i Arktis.

Norge och Island har sjöräddning (SAR) i fokus och tar fortgående initiativ till åtgärder som kan bidra till en hållbar utveckling i Arktis. Ett norskt exempel är projektet SARi-NOR vars målsättning är att skapa en arena för samarbete mellan privata och offentliga aktörer. I Island diskuteras det om etablering av ett sjöräddningskluster som kan bidra till att skapa en internationell SAR centralort ("hub") där internationella räddningsmedel kan mottas och där integration och koordination av dessa medel kan äga rum.

Både i Sverige och Finland diskuteras det om möjligheten att stärka skyddet av den marina miljön i Arktis mot oljeutsläpp. Det finns olika åtgärder som kan uppnå detta och de olika möjligheterna övervägs för närvarande.

Finland övertar ordförandeskapet för det Arktiska rådet i maj 2017 och har för avsikt att i synnerhet när det gäller säker och miljövänlig sjöfart i Arktis att fokusera på en effektiv implementering av IMOs Polarkod.



Anne Berner
kommunikationsminister