

Motion till riksdagen 2017/18:1720

av **Thomas Finnborg (M)**

Sjösäkerheten i Arktis

Förslag till riksdagsbeslut

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheterna att öka sjösäkerheten i Arktis och tillkännager detta för regeringen.

Motivering

I förhållande till många andra marina områden är sjöfarten i Arktis mycket liten. Men i takt med att isen smälter växer också sjöfarten. Fartygstrafiken är också i stor utsträckning bunden till få stora farleder, ofta tätt inpå kustområden som befinner sig under nationell jurisdiktion. Olycksrisken är statistiskt mycket liten, och risken för stora oljeutsläpp från tankfartyg är också den relativt liten. Emellertid kan oljeutsläpp nära iskanten få mycket allvarliga konsekvenser. Det finns flera möjliga åtgärder för att minska risken, och några av dessa kan utföras utan att de medför allför stora kostnader för sjöfarten. Det inkluderar reguljära rutter i särskilt utsatta områden, begränsad sjötrafik och reducerad hastighet. Bättre sjökort och användningen av lots kommer förvisso att leda till något högre kostnader än de två första åtgärderna men kommer också att minska risken för olyckor.

Mycket arbete har gjorts för att främja sjösäkerheten i de arktiska vatten inom IMO, Arktiska rådet och nationellt i Norden. Bland annat antog IMO år 2015 efter många års förhandlingar polarkoden för sjöfart i arktiska och antarktiska vatten. Reglerna är obligatoriska och omfattar skeppsdesign, konstruktion, utrustning, operationer, besättningsträning och skydd av den marina miljön. Reglerna gäller nya fartyg, byggda efter 1 januari 2017. Dock är det oklart när polarkoden också kommer att inkludera äldre fartyg. Dessutom förbjuder inte polarkoden användningen av tjockolja i de arktiska vatten vilket har kritiserats av flera aktörer. Med andra ord behöver fler politiska åtgärder vidtas för att minska risken för olyckor och miljöskador i utsatta arktiska områden.

Varje land kan reglera sjöfarten inom sina kustvatten innanför 3-milszonen, som inte omfattas av IMO:s bestämmelser. Här finns möjligheter att främja säkerheten i utsatta områden längs den arktiska kusten, till exempel genom att definiera farleder, åtskilja

motgående trafik och sänka hastigheten, införa ett förbud mot användning av tjockolja i arktiska sjöfarten, och på lång sikt, att kräva andra bränslen vars utsläpp inte skadar den marina miljön, till exempel LNG.

Vidare är de arktiska kustområdena både enormt långa och har en låg befolkningsgrad vilket innebär att det är svårt att bygga upp en god räddningskapacitet. En översyn behöver göras för att se över räddningsresurserna i de arktiska kustområdena samt behovet av att stärka resurserna och att undersöka om, och i så fall hur, kommersiell sjöfartstrafik i området kan bidra till att stärka räddningskapaciteten.

Thomas Finnborg (M)