



ARKTIS

KORT FORTALT

Interessen for sejlads i de arktiske farvande er hastigt voksende. Det gælder både mulighederne for transit gennem Nordøst- og Nordvestpassagen samt det kommercielle potentiale, der kan ligge i kølvandet på den fremtidige råstofudvinding og udviklingen i området i øvrigt. Sejlads i Arktis er dog stadig relativt begrænset og forbeholdt pionerer og rederier med is-sejlads som speciale.

REDERIFORENINGEN MENER

- Det er afgørende, at det internationale samfund arbejder for liberalisering og fri markedsadgang i de arktiske farvande og modvirker protektionisme.
- Det er prisværdigt, at både den tidligere og nuværende regering har stor fokus på Arktis, og at bl.a. arbejdet i Arktisk Råd har en høj prioritet.
- Etablering af international regulering for sejlads i Arktis er helt essentielt for at sikre bæredygtige standarder for miljø og sikkerhed. Arbejdet i FN's søfartsorganisation, IMO, for bindende regler for sejlads i polare områder – den såkaldte Polarkode – hilses derfor meget velkommen.
- Det er afgørende, at de danske myndigheder, der beskæftiger sig med Rusland, har de danske skibsfartspolitiske interesser for øje – herunder sejlads gennem Nordøstpassagen.
- Samtidig er det vigtigt, at Grønland og Danmark som arktiske kyststater sikrer bæredygtig transport til og fra eksempelvis grønlandske miner eller offshore-installationer.
- Det er vigtigt, at de danske myndigheder har det store vækstområde, der vil være en konsekvens af råstofudvindingen i Grønland, for øje i en tæt dialog med det grønlandske selvstyre og administration.
- Der bør arrangeres et skibsfartspolitisk seminar på Grønland for at drøfte de muligheder og udfordringer, grønlænderne står overfor, samt tydeliggøre hvilke kompetencer de danske rederier kan tilbyde i den forbindelse.
- Search & rescue bør pga. de store vidder ske i et offentligt-privat partnerskab (opp), hvor alle skibe i området kan aktiveres med Arktisk Kommando som operatør/indsatsleder.

BAGGRUND

Der er en stigende og global bevågenhed omkring Arktis, bl.a. som en konsekvens af klimaeffekterne, men også ikke mindst det økonomiske potentiale i regionen i forhold til råstofudvinding. For skibsfarten handler det om transit gennem Nordøst- og Nordvestpassagen, som vil kunne reducere omkostninger og CO²-udledning betragteligt, transportydelser i forhold til råstofudvindingen, samt maritime serviceydelser og støttefunktioner som følge af de intensiverede aktiviteter i regionen.

Den stigende bevågenhed handler ikke kun om Arktis, men i særlig grad Grønland, hvor betingelserne dog er lidt anderledes i og med Grønland er en del af Kongeriget Danmark og en kyststat i Arktis.

I første omgang stammer den stigende interesse fra de arktiske kyststater, Danmark/Grønland, Canada, Norge, Rusland og USA. Dernæst er der Arktisk Råd, som udover de fem arktiske kyststater tæller Island, Finland og Sverige. Hertil skal lægges et stigende engagement fra bl.a. EU, Kina, Japan og Sydkorea, i forhold til såvel muligheden for at investere milliarder i miner på Grønland som muligheden for at spare tusinder af sømil ved at besejle de arktiske farvande.

Skibsfartspolitisk er der to overordnede hensyn; markedsadgang og maritim sikkerhed.

I forhold til markedsadgangen er det vigtigt at notere sig, at alle fem arktiske kyststater anerkender FN's havretskonvention (UNCLOS). Det vil få afgørende betydning i forhold til, hvordan der fremadrettet vil kunne gøres krav på kontinentalsoklerne i den arktiske region, og hvordan territorialfarvandet defineres.

Spørgsmålet om maritim sikkerhed er til behandling i FN's søfartsorganisation, IMO, hvor der arbejdes på en såkaldt Polarkode, som skal fastlægge præmisserne for sejlads i arktiske egne fremadrettet. Koden, der forventes at træde i kraft i 2016, skal supplere de eksisterende søsikkerheds- og miljøkonventioner med tillægsregler vedrørende bl.a. redningsudstyr, brandslukning, is-sejlads og sejlads i øde egne som følge af den voksende trafik.

Dansk skibsfart har stor kommerciel interesse i arktisk sejlads og en betydelig ekspertise inden for området. De fremmeste eksponenter er Royal Arctic Line og Nordic Bulk Carriers, men også rederier som Torm, Maersk Tankers, Maersk Supply Services, Svitzer og Norden har knowhow og interesse for de forskellige forretningsmuligheder, der tegner sig i horisonten. Det er især sejlads til Asien gennem Nordøstpassagen og mulighederne relateret til udvinding af olie, gas og metaller i Grønland, der påkalder sig interesse.

FAKTA OM ARKTIS

- Flere danske rederier hører til blandt de pionerer, der med succes har besejlet Nordøst- og Nordvestpassagen inden for de senere år.
- Den stigende fokus på råstofudvinding i de arktiske egne vil skabe behov for maritime serviceydelser til specialiserede rederier inden for bl.a. Supply, Safety and Support og Towage and Salvage.
- Den historiske trafik mellem Danmark og Grønland har bl.a. betydet, at danske rederier besidder særlige kompetencer og viden omkring sejlads i Arktis.
- De arktiske kyststater, Danmark/Grønland, Canada, Norge, Rusland og USA, har alle underskrevet Ilulissat-erklæringen fra 2008. Landene har som led i erklæringen bl.a. forpligtet sig til at løse uoverensstemmelser og overlappende krav ad forhandlingens vej.
- Fra dansk side udarbejdede man i 2011 "*Kongeriget Danmarks Strategi for Arktis 2011-2020*".

YDERLIGERE OPLYSNINGER

Vicedirektør Jan Fritz Hansen,
tlf. 33 48 92 11, e-mail: jfh@shipowners.dk

Afdelingschef Per Winther Christensen,
tlf. 33 48 92 52, e-mail: pwc@shipowners.dk

www.shipowners.dk