



Klimat- och näringslivsdepartementet
Sekretariatet för EU och internationella frågor,
Klimat och miljö

Svar på Nordiska rådets rek. 24/2023 om Kryssningsturism

Sverige har som ordförandeland mottagit Nordiska rådets rek. 24/2023 om Kryssningsturism, som ställts till de nordiska ländernas regeringar.

Nordiska rådet rekommenderar de nordiska regeringarna

- *Att kartlägga miljö- och sociala effekter av kryssningsturism i Norden med särskilt fokus på arktiska områden*
- *Att undersöka konsekvenserna för säkerhet och beredskap som skapas av ökad kryssningstrafik i Arktis*

Svar

En stor del av de nordiska land- och havsområdena ligger i den arktiska regionen. Norden är därför starkt engagerat i frågor som rör detta unika och kärva, men också sårbara område. De nordiska länderna samarbetar på olika sätt, bl.a. inom Nordiska ministerrådet, Arktiska Rådet, Arctic Coast Guard Forum (ACGF) och North Atlantic Coast Guard Forum (NCGF) med frågor som rör olika aspekter av kryssningsturism. Även samarbetet inom HELCOM, BONN-avtalet och OSPAR kan nämnas i detta sammanhang.

Inom Nordiska ministerrådet samarbetar länderna om sjöfartens gröna omställning på flera områden. Den 3 maj 2022 antog miljö- och klimatministrarna [en deklARATION om nollutsläppstrutter för sjöfart mellan de nordiska länderna](#) och lanserade ett pilotprojekt för gröna korridorer och potentiella samarbetspartners inom sjöfartsnäringen i Norden.

Arktiska Rådet arbetar med frågor om arktisk kryssningsturism inom arbetsgruppen PAME (*Protection of the Arctic Marine Environment*) kallat *The Arctic Marine Tourism*) se [PAME - Arctic Marine Tourism](#) och arbetsgruppen EPPR (*Emergency Prevention, Preparedness and Response*) se [AC Working Group: Emergency Prevention, Preparedness and Response \(EPPR\) \(arctic-council.org\)](#).

PAME-projektet har bland annat tagit fram en standardiserad mall för utveckling av platsspecifika riktlinjer riktade till turister/fartygsoperatörer, som är skraddarsydd för att bland annat minska säkerhets- och miljörisker, uppmuntra hållbar användning och utbilda besökare om ekologiska, kulturella, och historiska särdrag som är unika för olika områden. Arbetet har gjorts i samarbete med *Association of Arctic Expedition Cruise Operators* (AECO). Nordiska ministerrådet har finansierat delar av arbetet. PAME har också tagit fram [Arctic Ship Traffic Database](#) som kan användas för att följa fartygs rutter.

Arbetsgruppen EPPR arbetar generellt med förebyggande av olyckor där kryssningsfartyg är inblandade – både vad gäller sök och räddning (*Search and Rescue*) men även när det gäller att förebygga och bekämpa föroreningar av den marina miljön orsakade av grundstötta kryssningsfartyg. Utöver detta har det föreslagits ett projekt som ska ange riktlinjer för hur passagerare och besättningsmedlemmar ska bete sig vid eventuell räddning och evakuering (från det att larmet går tills passagerare och besättning räddas). Projektet utvecklas av Norge i nära samarbete med EPPR och AECO och ska resultera i en video som kommer att visas på kryssningsfartyg för passagerare och besättningsmedlemmar. Projektet beräknas vara klart under första halvåret 2024.

Östersjösamarbetet inom Helsingforskommissionen (HELCOM) och dessa maritima arbetsgrupp hanterar kontinuerligt flertalet av sjöfartens miljö- och säkerhetsfrågor. HELCOM-samarbetet låg t.ex. bakom förbudet i Östersjön av utsläpp av avloppsvatten från passagerarfartyg, inklusive kryssningsfartyg. Den internationella sjöfartsorganisationen, IMO, tog ett beslut om förbudet. Det arbetet fortgår och berör även vissa arktiska havsområden.

Vid det nordiska miljö- och klimatministermötet 28 oktober 2020 undertecknade ministrarna också deklARATIONEN ”[Renare kryssningar med mer landström: Nordiskt ledarskap i arbetet med att göra Norden och](#)

Östersjöområdet till hållbara kryssningsdestinationer". Deklarationen ska visa vägen och arbeta för att minska föroreningar från kryssningsfartyg och göra Norden till en hållbar kryssningsdestination. Landström är en stor del av lösningen för att minska både bullerstörningar och luftföroreningar när fartygen lägger till. Ambitionen är att etablera anläggningar i alla större hamnar innan 2030. Städer, hamnar och kryssningsrederier uppmanas att bidra till att uppnå det målet.

Nordiska ministerrådet har i sitt arktiska samarbetsprogram för 2022–2024, *A Sustainable Arctic*, angett förutsättningar för ett ökat fokus på hållbar utveckling i den arktiska regionen. De nordiska länderna samarbetar också för att förbättra levnadsvillkoren för befolkningarna i de nordliga områdena och att stötta den arktiska befolkningens sociala och kulturella utveckling.

Arktiska rådets länder har ett juridiskt bindande avtal om flyg- och sjöräddning i Arktis. Syftet med det s.k. Arktiska sök- och räddningsavtalet från 2011 är att samordna ansvar och täckning av internationella sök- och räddningsinsatser (*search and rescue* (SAR)) se <http://hdl.handle.net/11374/531>. Det kan också nämnas att Arktiska rådets länder har ett juridiskt bindande avtal om beredskap och insatser gällande marina oljeföroreningar i Arktis – MOSPA-avtalet (*Arctic Marine Oil Spill Agreement*).

Här bör även nämnas att den internationella sjöfartsorganisationen IMO har en internationell kod för fartyg som verkar i polarvatten, den s.k. Polarkoden. Den täcker design, konstruktion, utrustning, drift, utbildning, sök och räddning och miljöskyddsfrågor som är relevanta för fartyg som verkar i de ogästvänliga vattnen som omger de två polerna. Polarkoden trädde i kraft den 1 januari 2017.

De nordiska regeringarna anser härmed att rekommendationen är delvis uppfylld.