

# KRONIKK

Kronikkforslag sendes til [kronikk@nordlys.no](mailto:kronikk@nordlys.no)  
 Krav til lengde:  
 5000- 5200 tegn  
 inkludert mellomrom.  
 Legg ved portrettfoto.

Kronikkansvarlig:  
 Guttorm Pedersen,  
 telefon 959 62 382,  
 e-post: [guttorm.pedersen@nordlys.no](mailto:guttorm.pedersen@nordlys.no)



**HAVARI:** Uhellet med Northguider, tråleren som havarerte i Hinlopenstredet i desember 2018, ga en pekepinn om utfordringene i arktiske farvann. Det må bygges ut beredskapssystemer for å kunne møte uhell og katastrofer, og det må etableres retningslinjer og prosedyrer som alle må følge for å ivareta sikkerheten.

FOTO: KYSTVERKET

## NORDOMRÅDENE



**Maaïke Knol-Kauffman**  
 Forsker, UiT Norges arktiske universitet

**Peter Arbo**  
 Professor, UiT Norges arktiske universitet

Regjeringens nye nordområdemelding, som blir lagt fram til høsten, kommer like før FN går inn i sitt «havforskningstiaår» (2021-2030). Selv om nordområdene handler om mer enn hav, er forvaltningen av de store havområdene nord for polarsirkelen et sentralt element. Arktis har i de seinere årene blitt et brennpunkt for kryssende strategier, interesser og verdier. Den globale oppvarmingen gjør at stadig større områder blir tilgjengelige for næringsaktivitet og andre operasjoner. Dette er igjen med på å forsterke klima- og miljøendringene og øke konfliktpotensialet.

Svalbard er et godt eksempel. Her har temperaturen i gjennomsnitt steget med 5,6 grader siden 1961. Miljøendringene er raske og omfattende, og issmeltingen åpner for økt aktivitet gjennom større deler av året.

# Informasjon og sikkerhet i arktiske farvann

Antallet cruisepassasjerer som besøkte Svalbard steg fra knapt 39.000 i 2008 til nesten 67.000 i 2018. Fiskeriene beveger seg også nordover, og det spekuleres på hva et isfritt Polhav vil kunne medføre for Svalbard, som ligger strategisk til på den mulige sjøruten tvers over Nordpolen.

Den økte aktiviteten skaper større behov for kontroll og beredskap. Aktivitetene må spores og overvåkes. Aktørene som opererer i området, trenger mest mulig pålitelige vær- og isvarsler. Det må bygges ut beredskapssystemer for å kunne møte uhell og katastrofer, og det må etableres retningslinjer og prosedyrer som alle må følge for å ivareta sikkerheten. Miljøovervåking og kartlegging av miljøeffekter er også helt nødvendige oppgaver. Mye av dette krever koordinering og samarbeid mellom de arktiske statene. Et grunnlag er lagt gjennom de bindende avtalene om søk og redning, oljevern og vitenskapelig samarbeid, men uten

effektive tiltak vil økt aktivitet medføre mer forurensning, forurensning og operasjonell risiko.

Uhellet med Northguider, tråleren som havarerte i Hinlopenstredet i desember 2018, ga en pekepinn om utfordringene. Etter hendelsen med Viking Sky ved Hustadvika i mars 2019 ble det stilt spørsmål om hva som ville skje dersom flere tusen mennesker måtte evakueres fra områder lenger nord. Økende skipstrafikk vil belaste den eksisterende søk- og redningsinfrastrukturen, som ikke er dimensjonert for større eller samtidige hendelser over tid. På grunn av de store avstandene og ekstreme værforholdene vil det neppe være mulig å bygge ut en tilstrekkelig kapasitet for å håndtere virkelig krevende situasjoner.

Sikkerheten knyttet til arktiske operasjoner vil derfor være avhengig av hvordan disse aktivitetene blir regulert, og ikke minst av hvordan aktørene selv treffer sine beslutninger.

Polarkoden, som er et internasjonalt regelverk for skip som opererer i polare farvann, stiller sikkerhetsrelaterte krav til blant annet skipets design, sikkerhetsutstyr om bord og bemanningen. Polarkoden inneholder også retningslinjer for hvordan operatørene skal forholde seg til informasjon om for eksempel vær- og isforhold.

Noe av det viktigste beslutningstakerne trenger for å ivareta sikkerheten til mennesker, miljø og materielle verdier, er gode informasjons- og kommunikasjonssystemer. I de seinere årene har stadig nye satellitter og sensorer økt mengden av overvåkingsdata, og det er stort fokus på å utvikle bedre vær- og istjenester. Her er det mange nye leverandører, både offentlige og private, som tilbyr tjenestene gratis eller mot betaling. Utbyggingen av det automatiske identifikasjonssystemet for fartøysporing (AIS) har også økt sikkerheten til sjøs, og AIS-data kan brukes til å forstå trender i skipstrafikken over tid.

Den økende datamengden muliggjør bedre overvåking og sikkerhet for skip og miljø. Samtidig oppstår det nye utfordringer. Hvordan blir data valgt ut, fortolket og levert som beslutningsrelevant informasjon? Opplever brukerne denne informasjonen som lett tilgjengelig og verdifull? Fiskerne, cruiseoperatørene, oljeindustrien, transportnæringen og offentlige myndighetsorganer har alle ulike behov. Hvordan blir overvåkingsdata faktisk nyttiggjort av næringsaktørene og forvaltningen? Et annet viktig spørsmål er hva informasjonssystemene gjør med brukerne. Skapes det en følelse av trygghet og kontroll, slik at operatørene ender opp med å tøye grensene og ta enda større risiko enn før?

Dette er spørsmål som vi tar opp i et nytt forskningsprosjekt med støtte fra Framsenteret. Sammen med kolleger fra Meteorologisk institutt og Universitetssenteret på Svalbard ser vi nærmere på utviklingen og bruken av vær-, is- og posisjonsdata, og vi drøfter hvordan operasjonell risiko og usikkerhet endrer seg i nordområdene med økende tilgang på sanntidsinformasjon. Slik kunnskap er vesentlig for å kunne ivareta en bærekraftig blå økonomi, som krever avveininger og vanskelige valg mellom bruk og vern og mellom alternativ bruk av de samme havområdene og ressursene.