

Denna artikel är ursprungligen publicerat i Föreningen Nordens Årbok 2008 (se [www.norden.se](http://www.norden.se)):

**Ragner, Claes Lykke, 'Den norra sjövägen'. I Hallberg, Torsten (red), *Barents – ett gränsland i Norden*. Stockholm, Arena Norden, 2008, s. 114-127.**

## Den norra sjövägen

Av Claes Lykke Ragner<sup>1</sup>

Den norra sjövägen (NSR) är det ryska namnet på vad som utanför Ryssland ofta kallas Nordostpassagen. I Europa har begreppet Nordostpassagen byggt upp en bild av en äventyrlig genväg som skulle kunna revolutionera sjöfarten mellan Europa och Ostasien, en dröm som aldrig riktigt dött. I Ryssland betyder begreppet Den norra sjövägen någonting helt annat och frammanar en bild av en stor nationell transportkorridor, skapad genom det ryska folkets ansträngningar för att i första hand föra ut naturresurser och föra in förnödenheter till de många samhällena i det ryska Arktis. Redan på Sovjettiden började landet bygga en infrastruktur av arktisk sjöfart, där flottan av kraftfulla atomisbrytare var det mest märkbara, och gjorde anspråk på överhöghet över vattnen.

Man kan inte se Den norra sjövägen som en klart definierad och utmärkt farled, utan istället som hela havsområdet norr om Ryssland. På grund av att isförhållandena är svåra och varierar kraftigt utmed största delen av Den norra sjövägen så varierar vilket som är det bästa vägvalet för fartygen från gång till annan. Detta kapitel kommer i första hand fokusera på sjövägens möjlighet som en interkontinental farled, men också kortfattat beröra också dess övriga funktioner.

Om man tittar på en jordglob så ser man att Den norra sjövägen skulle kunna korta avståndet – och förmodligen också tid och pengar – för den som vill utföra transporter mellan Europa och Ostasien. Ur den aspekten ligger ju dessutom de nordiska länderna väldigt bra till geografiskt. Teoretiskt sett skulle distansen bara vara hälften så lång som de farleder som går via Suez och Panama. Detta attraktiva faktum har alltid mer eller mindre hägrat för de som ägnat sig åt fartygstrafik, allt sedan de första upptäcksresande gav sig ut för att hitta denna arktiska genväg för fem århundraden sedan.

Isen har dock än så länge varit ett oöverstigligt hinder för kommersiell genomfartstrafik, men på senare år har säkra vetenskapliga rön visat att det arktiska istäcket minskar, både när det gäller tjocklek och omfattning. Man tror att detta beror på klimatförändringar, och om trenden fortsätter kan Den norra sjövägen troligen bli en kommersiellt användbar handelsväg. Dessa framtidsutsikter har på senare år lett till ett nyvaknat intresse för möjligheterna att bedriva arktisk sjöfart.

När de europeiska kolonialmakternas imperier utvidgades och handelsvägar mot Ostasien utforskades på 1500-talet började man också på allvar att försöka hitta en alternativ, kortare

---

<sup>1</sup> Claes Lykke Ragner er informationschef vid Fridtjof Nansens Institut (FNI) på Lysaker utanför Oslo, og har också lett instituttets sekretariat for forskningsprogrammet INSROP (International Northern Sea Route Programme). Se [www.fni.no](http://www.fni.no)

sjöväg till Asien. Åtskilliga expeditioner, huvudsakligen organiserade av Storbritannien och Nederländerna, sändes iväg till det arktiska havet norr om Ryssland för att leta efter den genväg de döpte till Nordostpassagen.

De här expeditionerna lyckades kartlägga en stor del av Nordostpassagens västra del men alla gick antingen i kvav eller tvingades vända på grund av de svåra isförhållandena. Inte förrän 1879 "besegrades" passagen, när den finlandssvenske upptäcksresanden Adolf Erik Nordenskiöld nådde fram till Berings sund med ångfartyget Vega, efter att ha tagit sig hela vägen från Europa, med en övervintring på vägen.

Nordenskiöld var emellertid inte den förste europé som hade tagit sig fram den här vägen. Redan 200 år tidigare hade en räckva av ryska expeditioner kartlagt den eurasiska kontinentens arktiska kuster. De hade nått fram till det arktiska havet via de stora sibiriska floderna Ob, Jenisej, Lena och Kolyma. De ryska expeditionerna var inte i första hand utsända för att hitta en genomfartsled utan drevs av den ryska önskan att utsträcka sin överhöghet längre öster- och norrut och utveckla den lönsamma pälshandeln med den lokala ursprungsbefolkningen.

Att Nordenskiöld uppnådde sitt mål var en historisk bragd, men själv tvivlade han på om den väg han hade valt någonsin skulle få någon betydelse för världshandeln. Han ansåg att förhållande i den östre delen av leden var för svåra för att den skulle få någon kommersiell betydelse. Däremot var han optimistisk beträffande möjligheterna för en handelsväg mellan Europa och de stora floderna Obs og Jenisejs mynningar i Karahavet.

Nordenskiölds antaganden visade sig vara riktiga. Medan ingen försökte använda sig av Nordostpassagen för att frakta varor till Asien började ett sporadisk resande på den led som fick namnet Karahavsleden. Norska säljägare började också vid den här tiden ta sig til Karahavet. Deras närvaro bidrog på ett viktigt sätt till att öppna området för kommersiell fartygstrafik.

Nordostpassagens tillgänglighet som internationell sjötrafikled minskade ytterligare efter ryska revolutionen 1917 då tillträdet till de arktiska delarna av Ryssland begränsades för icke-sovjetiska fartyg. Däremot ökade Sovjetunionen sina ansträngningar att utveckla vattenvägen genom Karahavet, särskilt på tjugotalet när den användes för att transportera mat under ett utbrott av hungersnöd i norra Ryssland. Ända sedan dess, och särskilt under trettioalet, utvecklade Sovjetunionen bit efter bit av Den norra sjövägen som en nationell farled ägnad att stödja den industri som växte fram för att exploatera de resurser som fanns i Arktis. Industrier anlades i Igarka, Norilsk, Khatanga och också i andra områden, huvudsakligen genom tvåångsarbeten, och man byggde ut hamnarna. 1932 skapade man en stor byråkratisk apparat, Glavsevmorput, som inte bara hade till uppgift att administrera Den norra sjövägen utan all ekonomisk aktivitet i det ryska Arktis.

För Sovjetunionen hade alltid Den norra sjövägen en militär betydelse. När man skapade sina Stilla havs- och Norra flottor 1932-1933 såg man Den norra sjövägen som den länk som skulle kunna sammanföra dessa två flottor om det skulle bli nödvändigt. Teorin visade sig stämma i praktiken när en enhet krigsfartyg 1942 tog sig från Stilla Havet till Barents hav. Sjövägen spelade också en viktig roll för att föra krigsmaterial och förnödenheter till Arktis under kriget. Efter kriget blev Den norra sjövägen en integrerad del i Sovjetunionens strategiska planering under det Kalla kriget, vilket förklarar varför vägen hölls totalt stängd för främmande fartyg.

Den norra sjövägen var också en viktig integrerad del av infrastruktur och ekonomi i det sovjetiska Arktis och behovet av den för att transportera förnödenheter till ursprungsbefolkningarna och till industrisamhällena, militärbaserna och de forskningsstationer man byggt i denna arktiska del av landet ökade. Likaså ökade dess betydelse för att exportera ut timmer, malm och andra produkter. 1978 var första året man höll transportleden öppen året runt, med isbrytarhjälp under vinter, mellan hamnen i Dudinka vid floden Jenisej och Murmansk för att transportera metall och malm från den stora industrianläggningen i Norilsk. Sedan sjuttioalet har Den norra sjövägen också varit en viktig försörjningsled när den ryska olje- och gasindustrin i området har byggts ut.

Aktiviteten utmed Den norra sjövägen kulminerade 1987, men när Sovjetsystemet började falla sönder blev det svårt för staten att upprätthålla det stora ekonomiska stöd som krävdes för att fortsätta många av de aktiviteter som pågick i Arktis, och fraktvolymen på Den norra sjövägen minskade.

Samtidigt, som en del i strävandena att göra Sovjetunionen mer öppet, föreslog president Mikhail Gorbatsjov 1987 att man skulle tillåta utländska fartyg att använda Den norra sjövägen. Initiativet ledde till att Den norra sjövägen formellt öppnades för utländsk fartyg 1 juli 1991, bara ett par månader innan Sovjetunionen upphörde som stat.

Stora förhoppningar knöts till att internationell sjöfart i mängd skulle välja den nu öppnade norra sjövägen och att detta skulle innebära efterlängtat hårdvaluta, eftersom utländska fartyg skulle få betala för att använda ryska isbrytare och utnyttja landets infrastruktur. Men väldigt lite hände. Trots att det faktiskt fanns ett visst intresse för sjövägens möjligheter kände den internationella sjöfarten att den inte visste tillräckligt mycket om Den norra sjövägen. Man var inte beredd att skicka fartyg eller investera i ett så okänt område med både höga operativa, politiska och kommersiella förmodade risker. Man behövde mer kunskap. På ryskt initiativ satte man igång ett stort ryskt-japanskt-norskt forskningsprogram 1993. Syftet var att undersöka allt som var relevant för den internationella sjöfarten längs Den norra sjövägen. Internationella Norra sjövägsprogrammet, INSROP, pågick fram till 1999, och tog fram en mängd kunskap om Den norra sjövägen och öppnade samtidigt dörrarna till en mängd information som fram till dess inte hade funnits tillgänglig utanför Ryssland.

Det INSROP resulterade i var viktigt för att världen skulle lära känna Den norra sjövägen. Dess resultat visade att det finns en potential för ökad regional trafik. Resultaten visade också att det finns ett avsevärt godsunderlag för genomfartstrafik och de visade också vad som behövdes tekniskt för att bedriva fartygstrafik genom Den norra sjövägen. Men forskningsresultaten visade också att vanlig genomfartstrafik den vägen inte skulle kunna bli lönsam under rådande ekonomiska och klimatmässiga omständigheter, om man jämförde med vägen genom Suez.

Först och främst kostar det betydligt mer att bygga och driva sådana isförstärkta fartyg som lämpar sig för Den norra sjövägen än att bygga vanliga fartyg. För det andra skulle fartyg byggda för Den norra sjövägen vara behäftade med stora begränsningar när det gäller storlek och man skulle därför inte kunna få de ekonomiska fördelar storskaledrift ger. Största djupgående är 12,5 meter på grund av de grunda och ofta svårnavigerade sunden i ögruppen Novosibirskiye Ostrova. Den största bredden är 30 meter eftersom fartygen inte kan vara bredare än de isbrytare i vilkas kölvatten de ibland måste följa. De här begränsningarna gör att

fartyg på Den norra sjövägen inte kan vara större än cirka 50 000 dödviktston, vilket är mycket mindre än vad Suezkanalen kan ta. För det tredje skulle fartyg som går Den norra sjövägen aldrig kunna vara säkra på att hålla sina tidtabeller eftersom isförhållandena inte går att förutsäga också sommartid, och punktlighet är väldigt viktig för nästan all interkontinental fraktrafik. Slutligen är de höga avgifterna och den osäkra tillgången på rysk isbrytarassistans också ett hinder. Sammantaget gör detta att den internationella shippingen inte är särskilt intresserad av Den norra sjövägen, i alla fall inte just nu.

När trafiken var som intensivast 1987 fraktades nästan 7 miljoner ton gods längs Den norra sjövägen. Det mesta var sådant som transporterades till eller från ryska arktiska hamnar. Efter att Sovjetunionen upplöstes sjönk volymerna successivt ner till en ganska stabil nivå runt 1,5 till 2 miljoner ton per år där den har legat sedan 1996. I den siffran räknar vi inte in den betydande mängd olja som exporteras från Barents havsområdet och andra områden som ligger utanför det ryssarna formellt kallar Den norra sjövägen. Dessa godsnivåerna räknas alltså inte in i statistiken för Den norra sjövägen.

Idag dominerar tre olika typer av godsflöden fartygstrafiken i det ryska Arktis:

- Den traditionella transporten av malm och metall från Norilskas industrier via floden Jenisej till Murmansk och utlandet. Den godstrafiken är mycket lönsam.
- Olje- och gasexport. Denna snabbt växande trafik går från Barents hav och västra delen av Karahavet västerut. Den trafiken är också mycket lönsam. Från år 2000 har små tankfartyg fraktat gradvis ökande oljevolymer från den nya Varandeiterminalen vid Pechorakusten. De flesta frakterna går direkt till Västeuropa. Till det ska läggas att en ny exporttrad för oljefrakter har utvecklats, där oljan fraktas per järnväg till åtskilliga hamnar vid Vita havet och därifrån till Murmansk och Västeuropa. Volymerna förväntas öka när Varandeiterminalen är fullt utrustad och nya arktiska oljefält och terminaler byggs.
- Import av mat, byggmaterial och andra nödvändigheter till de arktiska samhällena. Staten fortsätter att distribuera starkt subventionerade livsnödvändigheter av vilket mycket organiseras genom årliga "nordliga leveranskampanjer". Alla sätt att transportera används, också via fartyg. Det mesta av det som förs in till samhällena utmed ishavs-kusten per båt kommer från Murmansk eller Archangelsk.

Andra traditionella godsflöden, som timmer och kol från Sibirien, har minskat kraftigt eller helt upphört.

När det gäller genomfartstrafiken så inträffade ett uppsving i godstransporter med ryska fartyg åren 1989 till 1995. Det berodde på speciella valutakursförhållanden och när situationen normaliserades så upphörde trafiken. Sedan 1997 har inga godsfartyg gått genom hela Den norra sjövägen utom vid ett enda tillfälle 2001. Vid sekelskiftet övervägde Japan att använda Den norra sjövägen för att den vägen frakta kärnbränsle från uppdragningsanläggningar i Europa, men det verkar som om de planerna har övergetts. Det är anmärkningsvärt att inte en enda vanlig, kommersiell genomfartstransport har gjorts med något icke-ryskt fartyg sedan leden öppnades 1991. Däremot har både forskningsfartyg, militärfartyg och till och med privata seglare passerat den vägen.

Ryssland har världens största flotta av isklassade fartyg byggda huvudsakligen för stöd och service åt samhällena i norr, men också anpassade för att frakta ut de naturtillgångar som

utvinns där. Landet har också världens största och starkaste isbrytarflotta, i vilken ingår världens enda sju atomisbrytare i aktiv tjänst och åtskilliga starka diesel-elektrodrivna. De atomdrivna isbrytarna ägs fortfarande av staten men hyrs på speciella avtal av (the) Murmansk Shipping Company. De har inte bara ett stort symbolvärde, isbrytarna är också själva förutsättningen för att kunna etablera och driva vidare många av de industri- och vetenskapliga anläggningar och militärbaser som finns i norra Ryssland. Utan isbrytarna skulle det inte vara möjligt att underhålla många av de isolerade samhällen längst upp i norr och Rysslands möjligheter att vidmakthålla sin suveränitet och kontroll över de arktiska vatten skulle minska.

Med några undantag har sjöfartens tunga materiel – lastfartygen, isbrytarna och hamnarna – såväl kvalitets- som kvantitetsmässigt försämrats betydligt under nittioalet, beroende på dåligt underhåll och liten nyproduktion. Antalet ryska fraktfartyg med medelhög eller hög isklassning har sjunkit konstant sedan 1993. Behovet av transporter inom landet har i och för sig också sjunkit så transportkapaciteten har ändå räckt för att täcka de flesta behov. Många av de ryska rederierna har också flyttat delar av sina flottor av arktiska fartyg till mer lönsamma internationella trader.

Det första ordentliga steget mot att föryngra den ryska arktiska fartygsflottan togs av oljebolaget Lukoil som beställde tio nya isklassade tankfartyg mellan åren 1997 och 2002. Eftersom planerna på att börja utvinna oljefält både i nordvästra Ryssland och på Sachalinhalvön pågår har också andra ryska företag börjat beställa större isklassade tankers.

Isbrytarflottan föråldras också den. De flesta fartygen är från 1970- och 1980-talen. Sedan isbrytaren Yamal förstärkte flottan 1993 tog det 14 år innan nästa större isbrytare, 50 Let Pobedy, sjösattes 2007, mer än 20 år efter att man började konstruera den. För närvarande är ingen annan stor isbrytare under tillverkning och man har heller inte tillkännagett några konkreta planer på att starta någon tillverkning. Trots att ansträngningar görs för att renovera atomisbrytarna och på det sättet förlänga deras livslängd kommer flera av dem oundvikligen att läggas upp under det kommande årtiondet. Eftersom man kan anta att det tar åtminstone tio år från det att beslut tas om att bygga en ny generation stora atomdrivna isbrytare tills de kan tas i bruk är det uppenbart att den ryska isbrytarflottan kommer att minska betänkligt innan den kan börja växa igen.

För närvarande motsvarar isbrytarflottan i stort sett behovet i ryska Arktis, men medan kapaciteten är dömd att minska kommer behovet av isbrytarhjälp att öka med ökande oljeaktiviteter i Barents hav och Karahavet och därtill hörande transportbehov. Om en inte alltför avlägsen framtid kommer behoven att vara större än kapaciteten.

De främsta kommersiella aktörerna i norra Ryssland, oljebolagen och Norilsk Nickel, har sett hur de här problemen vuxit fram, och har därför också agerat på egen hand. Oljebolagen har beställt egna, mindre isbrytare som ska hjälpa deras egna installationer och tankfartyg i Barents Hav, och Norilsk Nickel håller på att bygga ett antal starka, isbrytande lastfartyg som ska göra företaget mer eller mindre oberoende av isbrytarassistans.

När isbrytarflottan inte längre klarar av de uppgifter de är satta att klara kommer förmodligen de små samhällena längst upp i norr bli lidande, särskilt de som ligger längst österut utmed Den norra sjövägen. Det är de som är svårast, och dyrast, att stödja.

Bristen på isbrytarkapacitet kommer dessutom att göra genomfartstrafik via Den norra sjövägen än mer orealistisk, åtminstone på kort och medellång sikt. Även om kommersiell genomfartstrafik förutsätter att lastfartygen till stor del måste kunna gå utan dyr isbrytarassistans, så måste ändå en viss grad av isbrytarkapacitet finnas tillgänglig om olyckor skulle inträffa och om förhållandena skulle bli alltför extrema.

Ryssland gör idag anspråk på överhöghet över Den norra sjövägen genom att åberopa Artikel 234 i FN:s Havsrättskonvention. Artikel 234 ger kustländer rätt att ensidigt anta och driva igenom icke diskriminerande lagar och miljöregler i de egna ekonomiska zoner där is och särskilt hårda klimatförhållanden orsakar stora svårigheter att ta sig fram, och där miljöföroreningar skulle kunna orsaka stora skador i den ekologiska balansen. Det ryska regelverket säger bland annat att alla fartyg som vill gå Den norra sjövägen (som omfattar alla områden inom Rysslands 200 nautiska mil breda ekonomiska zon) i förhand ska rapportera till ryska myndigheter. De måste också godta uppmaning om lotsning och betala en avgift för att använda vägen – ofta kallad en isbrytaravgift. Ryssland gör också anspråk på att sunden mellan de arktiska öarna och mellan öarna och fastlandet är att betrakta som ryskt inre vatten. Andra länder har mer eller mindre accepterat att Ryssland i praktiken kontrollerar dessa vatten och ifrågasätter inte det regelverk som landet har satt upp. Det är bara USA som framhåller att sunden är att betrakta som internationella och av den anledningen fria för genomfartstrafik. Rysslands obligatoriska isbrytaravgifter är höga och hänger inte heller direkt ihop med den service som erbjuds. Under somrar med inte alltför svåra isförhållanden kan ett isklassat fartyg exempelvis ta sig igenom utan isbrytarhjälp men måste ändå betala full avgift. Avgifterna är ett allvarligt hinder för genomfartstrafik och sedan vägen öppnades för utländsk trafik 1991 har Ryssland fortfarande inte skapat ett system som uppmuntrar till att använda denna genomfartsledens under ideala förhållanden.

De ryska säkerhets- och miljöskyddsreglerna som gäller för Den norra sjövägen fungerar i stort sett och aktuell säkerhetsstatistik för den trafik som bedrivs är bra. Stora havsområden i kombination med dålig rysk ekonomi gör dock att den kontroll som ska säkra att reglerna efterlevs ofta är bristfällig. De flesta övriga länder i Arktis har också infört stränga statliga regler för sina kustområden. Det gäller särskilt Kanada, USA och Norge. Dessutom har utvecklingen den senaste tiden gått mot strängare regler för hur isklassade fartyg ska klassindelas, och nya internationella anvisningar för fartygstrafik i Arktis har också införts. Detta, tillsammans med strängare hamnstatsregler inom EU och i länder utanför EU har gjort det svårare för fartyg som inte håller den standard som behövs att operera längs Den norra sjövägen eller i Arktis i övrigt.

Förutsättningarna för fartygstrafik längs Den norra sjövägen håller på att förändras. Oljeprospekteringen flyttar allt längre norrut i Ryssland och kommer snart till stor del att ske till havs. Samtidigt påverkar klimatförändringar starkt den arktiska isens utbredning längs sjövägen. De ökande aktiviteterna kring oljan kommer att leda till ojämförligt stor fartygstrafik i Barents Hav och Karahavet samt därifrån och västerut. Den allt mer krympande havsisen kommer att betyda mycket för fartygstrafik i norr och då också för den utmed hela Den norra sjövägen.

Forskningsresultat från de senaste 10-15 åren har entydigt visat att isen gradvis minskat i utbredning och tjocklek de senaste årtiondena. Det råder dock en viss osäkerhet om hur och

hur fort isen smälter och prognoserna för hur istäcket kommer att se ut i framtiden skiljer sig betydligt beroende på vilken källa man väljer att lyssna på. Det scenario som ritades upp av Arctic Climate Impact Assessment (ACIA) 2004 förutsade att det arktiska havet i stort sett skulle vara isfritt under sommarens andra hälft senast om 100 år. Senare, och mer radikala scenarios, säger att det arktiska havet kan vara isfritt sommartid redan om 30 till 50 år. Men, det finns också de som tror på att utvecklingen tar ännu längre tid.

I 100-årsscenarioet tror ACIA att Den norra sjövägens säsong kommer att kunna förlängas från nuvarande 20-30 dagar till 120 dagar. Nya generationer större, starkare, isklassade lastfartyg kommer dock säkert att kunna gå utan isbrytarhjälp även längre enn så, och för sådana fartyg förutspår ACIA en genomsnittlig säsong på 170 dagar om 100 år. Egentligen skulle säsongen kunna bli ännu längre eftersom isen också kommer att vara tunnare än idag och att risken att stötta ihop med hård, flerårig gammal is, alltså is som överlevt en eller flera somrar, minskar.

Eftersom sjövägen mer och mer kommer att kunna hållas öppen sommartid så kommer följaktligen den tid öka då man kan garantera en isfri genomfart eller en färd med bara obetydliga isförhållanden. Om Ryssland då kan erbjuda förhållanden som kan konkurrera med förhållanden längs andra leder kanske enskilda rederier kommer att vara beredda att, åtminstone ibland, använda sig av denna väg, först kanske med mindre, men dock isklassade fartyg, med gods som inte är lika beroende av punktlighet.

Det kommer dock fortfarande då att vara svårt att använda Den norra sjövägen i åtminstone sex månader om året, och kanske ännu mer, utan assistans av isbrytare. Som nämnt tidigare är just punktlighet, samt att kunna bruka stora fartyg, viktig för nästan all interkontinental sjöfart. Det skulle bli svårt att få lönsamhet i stor skala om inte säkra året runt-operationer kan garanteras där man inte i så hög grad behöver förlita sig till rysk isbrytarassistans. Därför kommer troligen inte någon fartygstrafik i stor skala vara kommersiellt gångbar ens när själva Nordpolen blir isfri under delar av somrarna även om det vore tekniskt möjligt.

Problemet med alltför höga ryska isbrytaravgifter måste också lösas. Om det inte görs kommer genomfartstrafik genom Den norra sjövägen inte att äga rum förrän isen dragit sig tillbaka så pass att fartygen kan gå hela vägen genom det arktiska havet norr om Rysslands ekonomiska zon.

Genomfartstrafik genom de centrala delarna av det arktiska havet skulle dock kräva att man skapade ett passande regelverk för sådan fartygstrafik, för att skydda den arktiska miljön från utsläpp, olyckor och oseriösa aktörer. Utöver de regler som redan finns borde man kunna verka för att det arktiska havet skulle få en sådan formell status att det vore förbjudet att släppa ut olja, kemiskt avfall och sopor där. Det vore också önskvärt att, om det vore möjligt, Island och Grönland skulle anpassa sin kustlagstiftning till de nya, strängare regler som tillämpas av Norge. Det skulle skapa ett sammanhängande regelverk som skulle möjliggöra att stänga ute fartyg med lägre standard från hela det arktiska havet. Man kan också fundera på om de krav på isklassning som nu är frivilliga borde bli obligatoriska. Dessutom bör man diskutera hur övervakningen av fartygstrafik i Arktis kan göras bättre och om man bör införa särskilda navigationsleder som alla fartyg ska tvingas använda på vissa ställen.

Att den arktiska isen minskar i utbredning är ett faktum, även om hur fort och på vilket sätt den gör det diskuteras. Det arktiska havet blir allt mer tillgängligt och med detta kommer fartygstrafiken i området att öka. Vi ser redan hur den regionala trafiken ökar på grund av

utbyggnaden av oljeindustrin. Transporter till samhällen och tätorter i Arktis kan också komma att öka, såväl som kryssningstrafik. Även om man använder sig av de mest dramatiska bilderna som målas upp ifråga om klimatförändring kommer det att dröja 20 till 30 år innan förhållandena är sådana att det är lämpligt att företa enstaka genomfarter under sommarsäsongen. Året runttrafik i stor skala kommer knappast att vara möjlig förrän området är isfritt större delen av året, och detta kommer inte att ske förrän allra tidigast om 40 till 60 år.

Därför är det fortfarande för tidigt att tänka sig en omstrukturering så att merparten av all fartygstrafik mellan norra Atlanten och norra Stilla havet skulle gå genom Arktis. För de berörda regeringarna är det däremot inte för tidigt att planera för de stundande förändringarna. För att möta den gradvisa ökning av trafik som redan nu sker och den storskaliga genomfartstrafik som säkert kommer att vara ett faktum någon gång i framtiden bör man redan nu ta itu med de brister som finns i de internationella regelverken, så att säkerheten för fartygen kan garanteras och så att miljön i Arktis och de boendes rättigheter skyddas.