

ISEN SMELTER

Allerede neste år planlegges kommersielle seilinger mellom Europa og Asia via Sibir. Dette er bare begynnelsen på en utvikling som på en dramatisk måte vil endre Norges strategiske posisjon.

Den økte temperaturen har ført til ismelting i nord slik at vanlig skip nå kan seile nord rundt Sibir uten assistanse fra isbrytere. Allerede neste sommer regner eksperter med at passasjen i nord vil være seilbar i seks til ti uker.

Ved å droppe den tradisjonelle seilingsruten gjennom Suezkanalen, og istedenfor seile til Europa via Sibir den såkalte Nordostpassasjen, regner asiaterne med å forkorte seilasen fra Shanghai til Bremen med 3 200 nautiske mil.

Fra Sør-Korea til Bremen kan seiledistansen reduseres med 33 prosent. Det er altså ikke prestige og eventyrlyst som ligger bak rederienes satsing, det er snakk om store penger.

Det er i første rekke rederier i Japan og Korea som leder an. Allerede neste år planlegges 40 seilinger nord for Sibir, understreket **John Petter Barlindhaug** på sjømaktseminaret. Han er en kjent person i nordområdedebatten og under sin reise i Asia nylig registrerte han stor optimisme. I øst



Det kommersielle presset er sterkt, Norge bør ta ledelsen, sier John Petter Barlindhaug.

ligger rederiene klar i startgropen. I Europa er man mindre ambisiøse: Bare ett rederi, det tyske Beluga planlegger å benytte Nordostpassasjen neste sommer, melder shippingavisen Trade Winds. Miljøorganisasjonene advarer nå mot å la skipstrafikk gå gjennom Nordostpassasjen. Med dagens lovverk kan det føre til en miljøkatastrofe i et farlig og miljømessig sårbart område, mener de.

Barlindhaug tror imidlertid ikke på forbudslinjen.

- Det kommersielle presset er for stort. Norge bør derfor ta på seg ledertrøya og komme med forslag til hvordan dette skal reguleres. Forbud slik miljøbevegelsen har tatt til orde, har jeg liten tro på, sier han.

Klimaendring

At klimaendringen har påvirket utbredelsen av iskapen i nord er noe forskerne har registrert lenge. De senere årene har utviklingen

Det maritime verdenskartet som har fulgt oss i flere hundre år vil endre seg. Vi får nå et isfritt Polhav. (Foto: FMS)

gått med rekordfart på grunn av selvforsterkende mekanismer. Når isdekket krymper, bidrar dette til ytterligere oppvarming av havvannet, og dermed enda mindre is.

Satellittbilder fra september i år viser at det har oppstått en helt ny situasjon i nord: Både nordvest- og nordøstpassasjen rundt arktisk er isfri og åpen samtidig.

- Det er antagelig første gang på tusenvis av år at begge passasjene er åpne samtidig, sier professor og leder av Nansen Environmental and Remote Sensing Centre (NERSCE) Ola Johannessen, til Stavanger Aftenblad.

Han har studert klimaendringene siden 1960-tallet og tror det skyldes en kombinasjon av naturlige variasjoner og menneskeskapt klimaendring.

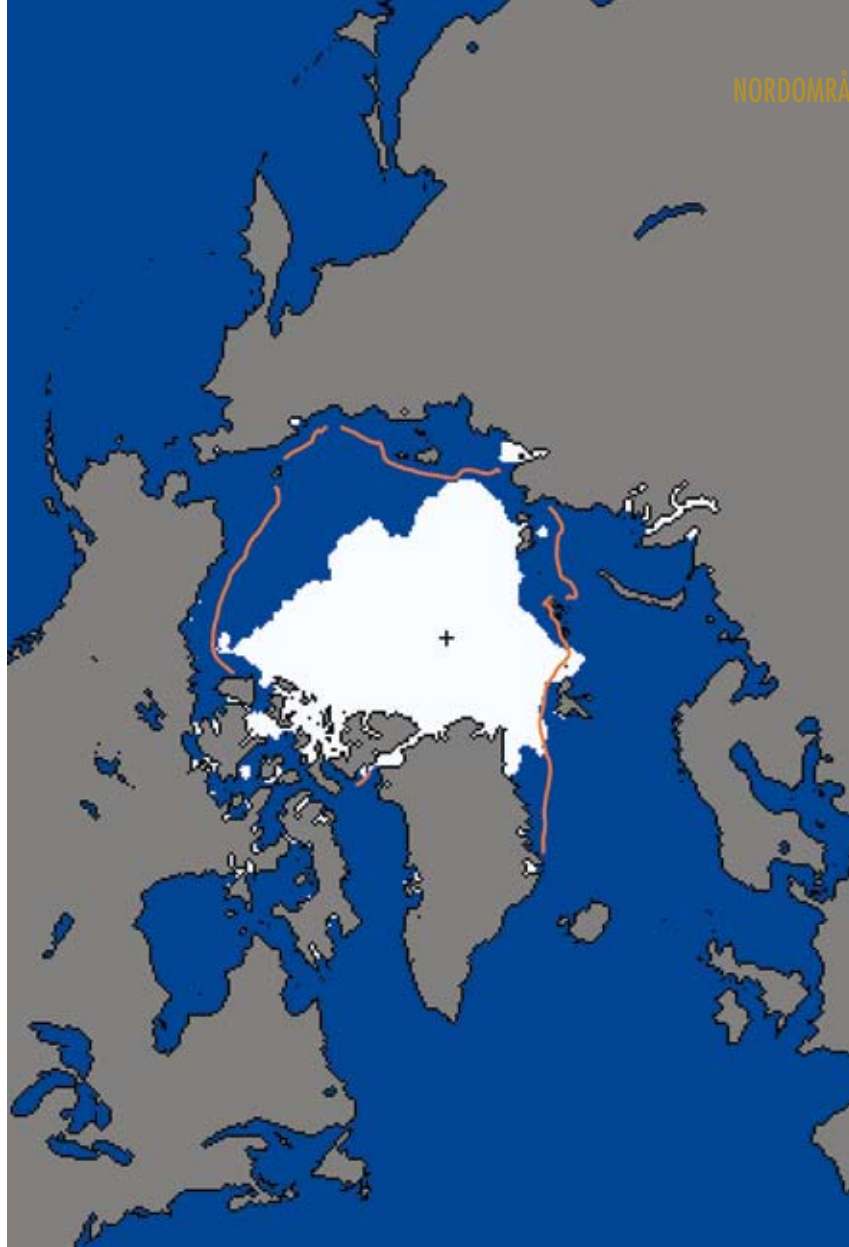
- Hvis noen hadde fortalt meg i 1970-årene at det var muligheter for at isen skulle minske og at vi kunne få et isfritt Arktisk hav om sommeren i midten av dette århundret, ville jeg ledd rått og kalt det for et eventyr, sier Johannessen til avisen.

FNs klimapanel har spådd at man ville få et isfritt Polhav i 2070. Men issmeltingen har gått fortere enn man regnet med og nyere modeller kan tyde på et isfritt Polhav om sommeren i 2030. Forskere i USA antyder at det kan gå enda fortere. Men her finns intet fasitsvar.

Sjøforsvaret en vekstnæring

En av dem som er overbevist om at klimaendringen vil føre til en dramatisk sikkerhetspolitisk endring på noe lengre sikt er tidligere stortingsrepresentant for SV, Stein Ørnhøi. Han tror at halvparten av skipstrafikken mellom Asia og Europa vil gå langs norskekysten om 20 år.

Norge vil gå fra å være en utkant, til å få en sentral posisjon i det nye maritime kartet som nå utformes. Dette vil igjen kreve en nyorientering av norsk sikkerhetspolitikk. I første rekke må vi kvitte oss med gammelt tankegods av typen: Norges sikkerhet avgjøres i Kabul. Vi må rett og slett frigjøre tankekraft og se på dette med helt nye øyne, sier han.



Isens utbredelse 23. september i år. Den oransje pila viser den gjennomsnittlige isgrensen for den 23. september for perioden 1979 til 2007. Det sorte koret markerer den geografiske nordpol. (Foto: National Snow and ice Data Centre, Boulder, SO)

Selv har han tatt konsekvensen av denne nyorienteringen og på sjømaktseminaret kom han med følgende programerklæring: Sjøforsvaret må bli en vekstnæring.

En ganske grensesprengende uttalelse fra en som har sittet sentralt i SV i flere år, vil mange si.

I tillegg til at norskekysten vil bli en sentral internasjonal transportåre, vil leting etter olje og gass, og utnyttelse av fiskeriressursene i nye områder trappes opp etter hvert som isen trekker seg tilbake. Ørnhøi mener at Norge må underbygge sine krav i nord på en tydelig måte:

Det krever tre ting: Tilstedeværelse, tilstedeværelse, tilstedeværelse. Konkret betyr dette at man må kunne bemanne de fregattene man har anskaffet. Vi kan gjerne ta en diskusjon om

man skulle ha fem fregatter, men vi kan ikke stille oss slik at når man først har fått dem, så skal man ikke klarer å bemanne dem, sier Ørnhøi som understreker at han ikke på noen måte undervurderer militærmaktens både symboliske og politiske betydning.

Jacob Børresen er enig at issmelting vil få store konsekvenser og at havområdene under norsk jurisdiksjon vil øke.

Det betyr at vi bør få to nye kystvaktfartøyer og en av dem bør være en isbryter – ikke bare et isforsterket skip – men en dedikert isbryter for å markere suverenitet i havområdene nord for Svalbard, helt fram til Nordpolen, sier han og understreker at trafikken mellom Asia og Europa først vil ta seg opp når man kan seile over Polhavet. (Se neste) ●



Nytt forhold mellom sivile og militære

Utfordringene i nord gjør at vi trenger en ny grenseoppgang mellom de sivile og militære myndigheter, mener Stein Ørnhøi.

Det sivile samfunn må ikke militariseres. Det har vært en fane som er blitt holdt høyt, særlig på venstresiden. Derfor har da også skillet mellom sivile og militære myndigheter har vært vaktet med nidkjærhet og iherdighet i større grad fra venstresiden enn av høyresiden.

Nå slår Stein Ørnhøi til orde for å foreta en ny grenseoppgang og et nærmere samarbeid mellom sivile og militære myndigheter. Bakgrunnen er den enorme trafikken utenfor Nord-Norge i årene framover.

- Klimaendringene i nord stiller både det sivile og det militære

samfunn overfor nye utfordringer. I dag er det for mange kokker og for lite samordning, sier Ørnhøi.

Ansvar for det som skjer i nord er fordelt på en rekke etater: Forsvaret, kystvakten, politiet, kystverket, hovedredningssentralen og tollvesenet. Alle disse etatene styres av en egen lovgivning og alle har et eget ansvarsområde.

- Men ingen har kapasitet og ansvar nok til at de kan forhindre at krysseren "Murmansk" som man mistet under et slep, sklir inn i fjæresteinene i Finnmark. Noen hadde kapasitet, men de har ikke ansvar. Forsvaret, men særlig E-tjensten har mulighet til å lese hele bildet, men de har ikke ansvaret. Det er det politiet som har.

- Med all respekt for politimester Truls Fyhn i Tromsø og hans politibåt, så trenger vi likevel et nytt forhold mellom de sivile myndigheter, sier Ørnhøi.

Hvis du leser loven om Kystvak-



For mange kokker, mener Stein Ørnhøi (foto: Mange Åhjem/FLO)

ten står det ikke skal, men kan. Dette er bare ett eksempel på hvordan man hele tiden har skjelet til det sensitive forholdet mellom det sivile og det militære samfunn.

- Vi må se på disse forholdene fordomsfritt slik at de som har kapasitet til å lese og forstå hele bildet også får mulighet til å handle. Vi må rett og slett få en samordning av militære og sivile ressurser, sier Stein Ørnhøi. ●

Direkteseiling over Polhavet

Flaggkommandør Jacob Børresen tror ikke det er mange skip som vil seile gjennom Nordøstpassasjen. Det vil først bli fart i trafikken når isen har smeltet så mye at man benytte direkteruten over selve Polhavet utenfor russisk territorialfarvann.

- Det er flere ulemper knyttet til det å seile i russiske farvann langs kysten av Sibir. Farvannet er grunt og trangt, preget av sterke strømmer og uforutsigbare isforhold, understreker han.

Børresen mener at dette vil legge begrensninger på størrelsen til fartøyene som kan seile der, og det

vil bli nødvendig med los og isbryterassistanse som russerne må kreve avgifter for å finansiere.

- Avgiftsnivået kombinert med fartøyenes begrensede størrelse og med et notorisk uforutsigbart russisk byråkrati gjør at Nordøstpassasjen, eller den nordlige sjørute, neppe vil være konkurransedyktig i forhold til rutene gjennom Suez og Panama kanalen eller rundt Kapp det Gode Håp, mener han.

I en direkterute over Polhavet vil man ikke være noen begrensninger på fartøyenes størrelse. Denne trafikken vil kunne foregå med

isforsterkede skip. Isforsterkede skip er både dyrere å bygge og drift, og kan derfor ikke konkurrere med vanlige lasteskip i farvann utenfor Arktis. Bruk av slike skip vil derfor kreve omlastningshavner på begge sider av Polhavet. Både på Island, i Russland i Alaska, på veskysten av Canada og i Nord-Norge ser man på disse mulighetene.

Han understreker at det er liten tvil om at aktiviteten vil øke kraftig.

- Et varmere klima vil også øke muligheten for å hente ut råvarer i store deler av Sibir. Også den regionale trafikken vil øke i betydelig grad, sier Jacob Børresen. ●