

**A 1587/miljö**

Fjallað um í:  
Umhverfis- og  
náttúruauðlindanefnd

Fylgiskjal:  
Þingmannatillaga

Málsnúmer 13-00153-8

Nefndarálit umhverfis- og náttúruauðlindarnefndar um

## Þingmannatillögu um að auka og efla siglingaöryggi í Eyrarsundi

### 1. Tillaga nefndarinnar

Umhverfis- og náttúruauðlindanefnd leggur til að

Norðurlandaráð beini tilmælum til ríkisstjórna Danmerkur og Svíþjóðar um

að þær kanni hvernig löndin geta saman og hvort um sig gripið til aðgerða sem efla umhverfis- og siglingaöryggi í Eyrarsundi án þess að slíkar aðgerðir auki skriffinnsku eða veiki samkeppnisstöðu skipaútgerðarinnar.

Umhverfis- og náttúruauðlindanefnd leggur einnig til að

Norðurlandaráð beinir tilmælum til ríkisstjórna Norðurlandanna um

að þær kanni hvernig löndin geta tekið höndum saman, einnig í samstarfi við önnur Eystrasaltsríki, um að efla umhverfis- og siglingaöryggi í Eyrarsundi.

### 2. Aðdragandi

Cristina Husmark Pehrsson (M), Sverige, har lagt fram medlemsfor­slag om at Nordisk råd rekommanderer de nordiske lands regjeringer å vurdere muligheten til i fellesskap å arbeide for å utvikle og styrke miljø- og sikkerhetsarbeidet i Øresund. Videre, å utrede miljøsertifisering for rederiene som bl.a. inneholder kriterier for sikker Øresundspassasje.

Forslaget tar utgangspunkt i at rundt 40.000 skip passerer Øresund om året. Passasjen er trang i forhold til trafikkmengden. Heldigvis er det ikke opplevet større ulykker i området. Men det er behov for innsats for å redusere risikoen for alvorlige ulykker i fremtiden. Trafikken reguleres av en avtale som ble inngått i 1857, som bl.a. innebærer at det ikke er los­plikt. Den internasjonale maritimorganisasjon (IMO) har vedtatt noen anbefalinger hva angår trafikken i området, anbefalinger som også

beskriver hvilke type skip og frakt som med fordel bør søke assistanse av los gjennom Øresund.

I følge forslaget bør Nordisk råd oppfordre de nordiske lands regjeringer til å se over muligheten for å utvikle Øresundstraktaten, og oppdatere den for morgendagens risiko. Det kan ta tid. Derfor foreslås også at de nordiske land utreder miljøsertifisering for rederiene, med bl.a. kriterier for sikker Øresundspassasje.

### 3. Remissbehandling

Forslaget har vært til høring og det er innkommet flere tilbakemeldinger fra interessenter.

*Danmarks Rederiforening* peker på at det er flere tiltak og regelsett som bidrar til å øke sikkerheten i forbindelse med transport av stoffer, som potensielt kan forårsake miljøskade. Det henvises til at det overfor Folketinget er opplyst at 94 % av skip som passerer Øresund og Storebælt følger IMOs anbefalinger, og at 99,3 % av oljetransportskipene følger anbefalingen om los. Det er IMO som regulerer internasjonal skipsfart og man vurderer det urealistisk at IMO vil kunne støtte innførelse av plikt til å bruke los i Øresund. Rederiforeningen mener at prisen på lostjenester i Øresund er for høy. Det oppfordres til samarbeid om å innføre landbasert lostjenester. Rederiforeningen kan ikke se hvordan frivillig miljøsertifisering vil øke sikkerheten, fordi det er uklart hva konsekvensene vil være for rederier som ikke ønsker å forplikte seg.

*Sjøfartsstyrelsen i Danmark* mener at regulering av sjøfarten generelt bør foregå på internasjonalt plan. Videre at flere konvensjoner og krav på miljøområdet er ved å bli implementert, og at disse ventes å øke sikkerheten. Å innføre sertifikater vil være vanskelig uten å endre Københavntraktaten. Bruket av IMOs los-anbefalinger for skip med farlig og skadelige stoffer er et godt utgangspunkt. Nasjonalt arbeider Danmark med miljø- og klimaklassifisering av skip og ser positivt på erfaringsutveksling med de øvrige nordiske land herom.

*Rederiene i Finland* motsetter seg innføring av særskilt miljømerking eller sertifiseringskrav i forbindelse med los-assistanse for skip som transporterer olje, gass- eller kjemikalieprodukter i Øresund. Man minner om at det også er andre områder i Østersjøen hvor risikoen kan være høy, til eksempel vinternavigering i Bottenviken.

*Trafikverket i Finland* påpeker at internasjonale avtaler begrenser handlingsfriheten. Videre at det finnes flere internasjonale sund som har samme utfordring som Øresund. Man minner om den omfattende transport av olje fra Russland, og at det derfor vil det være viktig å involvere alle land rundt Østersjøen i et eventuelt arbeid for å belyse hvilke tiltak som er mulig. Trafikverket stiller seg positivt til at de nordiske land tar initiativ til at Østersjølandene inngår i en dialog herom. Derimot kan Trafikverket ikke se at frivillig miljøsertifisering av skip kan gi noen merverdi i forhold til at skip med farlig last ikke benytter seg av los.

*Trafiksäkerhetsverket i Finland* ser positivt på å utvikle og styrke samarbeidet om miljø- og sikkerhetsarbeidet i Østersjøen, men påpeker at medlemmene av IMO ikke har kunnet støtte losplikt i internasjonale farvann. Spørsmålet om miljøsertifisering kunne med fordel utredes innenfor HELCOM. Alle tiltak som medfører merkostnader for rederiene bør undersøkes kritisk.

*Sjöfartsverket i Sverige* tar positivt imot proaktiv innsats i spørsmålet om å sikre skipstrafikken i Øresund, men etterlyser et grundig faktisk

Norðurlandaráð

**A 1587/miljö**

Fjallað um í:  
Umhverfis- og náttúruauðlindanefnd

Fylgiskjal:  
Þingmannatillaga

Málsnúmer 13-00153-8

Norðurlandaráð

Norðurlandaráð

**A 1587/miljö**

Fjallað um í:  
Umhverfis- og náttúruauðlindanefnd

Fylgiskjal:  
Þingmannatillaga

Málsnúmer 13-00153-8

Norðurlandaráð

**A 1587/miljö**

Fjallað um í:  
Umhverfis- og náttúruauðlindanefnd

Fylgiskjal:  
Þingmannatillaga

Málsnúmer 13-00153-8

Norðurlandaráð

**A 1587/miljö**

Fjallað um í:  
Norðurlandaráð  
náttúruauðlindanefnd  
Blaðið 2 af 7

**A 1587/miljö**

Fylgiskjal:  
Þingmannatillaga

underlag for å definere behovet. Danmark og Sverige har allerede implementert flere risikoreduserende tiltak, og registrerer tilfeller hvor passasjen ikke foregår normalt. I 2012 ble 65 tilfeller registrert av i alt 36.399 seilaser gjennom Øresund. Sjøfartsverket anser at tiden kunne være moden til å vurdere behovet for tilpasninger av Øresundstraktaten og FNs havrettskonvensjon.

*Myndigheten för samhällsskydd och beredskap* i Sverige ser positivt på forslaget. Det opplyses om et pågående arbeid i Sverige om strategi for oljeskadebeskyttelse, som vil inneholde flere tiltak til å minimere risiko. Økt losing, spesielt i høyrisikoområder, anses som et lempelig tiltak.

*Styrelsen för ackreditering och teknisk kontroll* i Sverige vil ikke avvise, at sertifisering av miljøledningssystem som inkluderer krav på los kan være en farbar vei at gå. Det påpekes at det i så fall bør stilles krav til sertifisering av alle skip som passerer Øresund. Styrelsen etterlyser en utredning for å vurdere forutsetningene for et sertifiseringssystem.

*Foreningen Norden* i Island uttrykker støtte til tiltak som kan øke sikkerheten i skipsfarten i Øresund.

*Det nordiske miljømerket Svanen* har utredet mulighetene for å sertifisere på transportområdet, men konkludert at merket ikke passer til det formål. Det tyske miljømerke, *Blaue Engel*, derimot har utviklet kriterier for både design av skip og drift. Det påpekes at den hurtigste løsning skulle være at rederiene rundt Østersjøen oppstiller kriterier for Øresundspassasjen med farlig last, og at de maritime klassifikasjonsselskaper sertifiserer de skip som oppfyller disse krav.

*Kustbevakningen* i Sverige uttrykker støtte til tiltak som kan øke sjøfartssikkerheten i Øresund. Når det gjelder forslaget om en mulig miljøsertifisering med kriterier for sikker Øresundspassasje faller denne problemstilling utenfor *Kustbevakningens* område, men *Kustbevakningen* påpeker at det finnes gode argumenter for initiativ som kan øke sjøfartssikkerheten og bidra til å beskytte havmiljøet. Dog fremheves at en miljøsertifisering kan vanskeliggjøre konkurranseforholdene.

*Transport Styrelsen* i Sverige anser en reforhandling av Øresundstraktaten som et politisk spørsmål, og tar derfor ikke stilling til saken. Derimot anser Transportstyrelsen at det ville være nyttig å gjennomføre en kostnads-nytte analyse for Øresundsområdet som underlag for miljø- og sikkerhetsarbeidet i Øresund. Transportstyrelsen stiller seg positiv til forslaget om å utrede mulighetene for en frivillig miljøsertifisering for rederier.

#### 4. Sjóarmið nefndarinnar

Umhverfis- og náttúruauðlindanefnd styður markmið tillögunnar um að auka siglingaöryggi í Eyrarsundi.

Nefndin veitir athygli upplýsingum sem fram komu í umsagnarferlinu þess efnis að 94% skipa sem sigla um Eyrarsund og Stórabelti fylgja ráðleggingum Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar (IMO) og 99,3% olíuflutningaskipa fylgja ráðleggingum um hafnsögu. Auk þess að á árinu 2012 voru skráð 65 tilvik þar sem ekki var allt með felldu af samtals 36.399 skipaferðum um Eyrarsund. Bendir þetta til þess að flest útgerðarfélög fylgi ráðleggingum Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar.

Norðurlandaráð

#### A 1587/miljö

Fjallað um í:  
Umhverfis- og náttúruauðlindanefnd

Fylgiskjal:  
Þingmannatillaga

Málsnúmer 13-00153-8

Norðurlandaráð

Norðurlandaráð

#### A 1587/miljö

Fjallað um í:  
Umhverfis- og náttúruauðlindanefnd

Fylgiskjal:  
Þingmannatillaga

Málsnúmer 13-00153-8

Norðurlandaráð

#### A 1587/miljö

Fjallað um í:  
Umhverfis- og náttúruauðlindanefnd

Fylgiskjal:  
Þingmannatillaga

Málsnúmer 13-00153-8

Norðurlandaráð

#### A 1587/miljö

Fjallað um í:  
Norðurlandaráð  
náttúruauðlindanefnd  
Blaðið 3 af 7

#### A 1587/miljö

Fylgiskjal:  
Þingmannatillaga

Nefndin veitir því einnig athygli að ýmsir nýir alþjóðasáttmálar og samningar geta bætt siglingaöryggi og ástand umhverfis í Eyrarsundi<sup>1</sup>.

Norðurlandaráð

Nefndin veitir því athygli að um er að ræða alþjóðlegt hafsvæði og því getur reglusetning haft afleiðingar fyrir önnur Eystrasaltsríki en þau norrænu, þar á meðal Rússland sem er stór útflytjandi olíu. Nefndin telur því gagnlegt að taka málið upp á vettvangi HELCOM þar sem öll Eystrasaltsríkin sitja við sama borð og unnið er almennt með siglingaöryggi í Eystrasalti.

**A 1587/miljö**

Fjallað um í:  
Umhverfis- og náttúruauðlindanefnd

Fylgiskjal:  
Þingmannatillaga

Málsnúmer 13-00153-8

Nefndin veitir því athygli að siglingar um Eyrarsund eru skráðar og því er til skrá yfir tilvik þar sem siglingin var ekki með felldu. Úttekt á orsökum þess sem miður fer getur veitt mikilvægar upplýsingar. Nefndin telur vera ríkisstjórn Danmerkur og Svíþjóðar í hag að vega og meta aðstæður þar sem eitthvað fer úrskaiðis og hvernig megi ráða bót á því.

Norðurlandaráð

Nefndin veitir því athygli að reglur um siglingar í Eyrarsund eiga rætur að rekja til gamals samnings sem miðaður var við aðrar aðstæður á tímum þegar ekki var siglt með hættulegan farm. Einnig að ákvæði Hafréttar-samnings SP eiga því ekki við um Eyrarsund. Jafnvel þótt reglur Hafréttar-samningsins næðu til siglinga um Eyrarsund myndi það ekki fela í sér hafnsöguskyldu.

Nefndin veitir því athygli að kostnaður vegna hafnsöguskyldu er fremur hár að mati félags danskra skipaútgerðarmanna (Rederiforbundet) og getur það komið í veg fyrir að sú þjónusta sé nýtt sem skyldi. Ennfremur að það gæti reynst hagkvæmt að koma á hafnsögupþjónustu úr landi. Þá veitir nefndin því athygli að *umferðaröryggisyfirvöld (Trafiksäkerhetsverket)* hvetja til að farið verði varlega í aðgerðir sem geta falið í sér aukinn kostnað fyrir útgerðarfélagin.

Norðurlandaráð

**A 1587/miljö**

Fjallað um í:  
Umhverfis- og náttúruauðlindanefnd

Fylgiskjal:  
Þingmannatillaga

Málsnúmer 13-00153-8

Nefndin veitir athygli þeirri umhverfis- og loftslagsflokkun skipa sem unnin er í Danmörku og er fylgjandi því að Danir miðli hinum Norðurlanda-þjóðunum af reynslu sinni í þeim efnum. Nefndin telur vænlegt að Norðurlöndin vinni saman að því að semja reglur um flokkun skipa.

Norðurlandaráð

Nefndir veitir því athygli að umhverfismerkingar hafa gefið góða raun á Norðurlöndum. Einnig að um er að ræða valfrjálst kerfi, að erfitt getur reynst að þróa sams konar kerfi fyrir siglingar og að litlar líkur eru á því að þau tiltölulega fáu útgerðarfélag sem fylgja ekki ráðleggingum Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar séu reiðubúin til að taka á sig skuldbindingar í valfrjálsu umhverfissvottunarkerfi.

**A 1587/miljö**

Fjallað um í:  
Umhverfis- og náttúruauðlindanefnd

Fylgiskjal:  
Þingmannatillaga

Málsnúmer 13-00153-8

## 5. Niðurstaða

Í ljósi þess sem hér hefur komið fram leggur umhverfis- og náttúruauðlindanefnd til að

Norðurlandaráð beini tilmælum til ríkisstjórna Danmerkur og Svíþjóðar um

að þær kanni hvernig löndin geta saman og hvort um sig gripið til aðgerða sem efla umhverfis- og siglingaöryggi í Eyrarsundi án þess að slíkar aðgerðir auki skrifinnsku eða veiki samkeppnisstöðu skipaútgerðarinnar.

Norðurlandaráð

Umhverfis- og náttúruauðlindanefnd leggur einnig til að

**A 1587/miljö**

Fjallað um í:  
Norðurlandaráð  
náttúruauðlindanefnd  
Blaðið 4 af 7

**A 1587/miljö**

Fylgiskjal:  
Þingmannatillaga

<sup>1</sup> Þar á meðal Alþjóðasamningurinn um kjölfestuvatn, sáttmálar og bókanir um hættuleg og skaðleg efni (HNS) og nýjar kröfur um losun brennisteins og kófnunarefnisoxíðs (NOx).

Norðurlandaráð beini tilmælum til ríkisstjórna Norðurlandanna um

að þær kanni hvernig löndin geta tekið höndum saman, einnig í samstarfi við önnur Eystrasaltsríki, um að efla umhverfis- og siglingaöryggi í Eyrarsundi.

Þórshöfn í Færeyjum, 24. september 2013

*Anders Eriksson (ÅF)*

*Anita Brodén (FP)*

*Ann-Kristine Johansson (S) formaður*

*Bjørt Samuelsen (T)*

*Eeva-Maria Maijala (cent)*

*Kim Kielsen (S)*

*Markus Weichel (SD)*

*Oskar J. Grimstad (FrP)*

*Pertti Hemmilä (saml)*

*Pirkko Ruohonen-Lerner (saf)*

*Silvia Modig (vänst)*

*Thomas Danielsen (V)*

Norðurlandaráð

**A 1587/miljö**

Fjallað um í:

Umhverfis- og

náttúruauðlindanefnd

Fylgiskjal:

Þingmannatillaga

Málsnúmer 13-00153-8

Norðurlandaráð

Norðurlandaráð

**A 1587/miljö**

Fjallað um í:

Umhverfis- og

náttúruauðlindanefnd

Fylgiskjal:

Þingmannatillaga

Málsnúmer 13-00153-8

Norðurlandaráð

**A 1587/miljö**

Fjallað um í:

Umhverfis- og

náttúruauðlindanefnd

Fylgiskjal:

Þingmannatillaga

Málsnúmer 13-00153-8

Norðurlandaráð

**A 1587/miljö**

Fjallað um í:

Norðurlandaráð

náttúruauðlindanefnd  
Blaðið 5 af 7

**A 1587/miljö**

Fylgiskjal:

Þingmannatillaga

# ÞINGMANNATILLAGA

Norðurlandaráð

## A 1587/miljö

Fjallað um í:  
Umhverfis- og  
náttúruauðlindanefnd

Fylgiskjal:  
Þingmannatillaga

Málsnúmer 13-00153-8

Norðurlandaráð

## Þingmannatillaga um um að auka og efla siglingaöryggi í Eyrarsundi

Talsverð siglingaumferð er um Eyrarsund og áætlað er að um 40.000 skip fari þar um á ári hverju. Umferðin er veruleg á tiltölulega takmörkuðu svæði. Engin stórslys hafa orðið fram að þessu en það er í sjálfu sér engin trygging fyrir því að þar verði aldrei nein slys. Við getum ekki setið með hendur í skauti og treyst því að æðri máttarvöld komi í veg fyrir sjóslys um ókomna framtíð. Slysavarnir krefjast þess að við séum forvirk og ihugum hvaða aðgerðir og bætur þurfi í dag til að efla öryggi í framtíðinni.

Vandinn er sá að möguleikar á að tryggja skipaumferð um Eyrarsundið eru takmarkaðir. Til að breyta reglugerðum sem í gildi eru nægir ekki að Svíar og Danir eða Norðurlöndin og Eystrasaltsríkin nái samkomulagi. Sá samningur auk Hafréttarsáttmála SP sem gildir um siglingaleiðir um Eyrarsund er 150 ára gamall.

Orsök vandans er sú að heimurinn, skipin og farmurinn sem sáttmálinn frá 1857 miðaðist við eru löngu horfin en sáttmálinn gildir enn og veldur því m.a. að óheimilt er að skylda skip til að leita hafnsögu um Eyrarsund. Væri hafnsögu krafist um sundið myndi það draga verulega úr slyshættu en innleiðsla kröfunnar bryti í bága við sáttmálann. *Alþjóðasiglingamálastofnunin* yrði að fjalla um og samþykkja væntanlegar breytingar á samningnum en hún er undirstofnun SP sem fer með siglingar og siglingaöryggi.

*Alþjóðasiglingamálastofnunin* mælir að vísu með að skip sem flytja olíu, gas, efnavörur eða geislavirk efni leiti eftir hafnsögu á siglingum sínum um sundið. En aðeins er um meðmæli að ræða og því fer fjarri að allir hlýði þeim.

Í dag getur farmur eins skips náð að menga sjó og strandsvæði og skapa aðra hættu fyrir íbúa á Eyrarsundssvæðinu sem fer eftir því hvers eðlis farmurinn er. Þá áhættu verðum við að búa okkur undir þrátt fyrir að sáttmálinn sníði okkur þröngan stakk.

Norðurlandaráð

## A 1587/miljö

Fjallað um í:  
Umhverfis- og  
náttúruauðlindanefnd

Fylgiskjal:  
Þingmannatillaga

Málsnúmer 13-00153-8

Norðurlandaráð

## A 1587/miljö

Fjallað um í:  
Umhverfis- og  
náttúruauðlindanefnd

Fylgiskjal:  
Þingmannatillaga

Málsnúmer 13-00153-8

Norðurlandaráð

## A 1587/miljö

Fjallað um í:  
Umhverfis- og  
náttúruauðlindanefnd  
Blaðið 6 af 7

Fylgiskjal:  
Þingmannatillaga

Aðkallandi er að tryggja siglingaöryggi áður en endurskoðun sáttmálans lýkur eða sérstökum umhverfisákvæðum hefur verið bætt við hann. Tilmæli Norðurlandaráðs til ríkisstjórna Norðurlandanna gætu stuðlað að auknu öryggi og átt þátt í að fleiri skip sem þæðu hafnsögu og yrði það gert með því að hafa áhrif á skipafélögin og veita virðisauka þeim sem óska af sjálfsdáðum eftir hafnsögu.

Enginn hyggst hefta siglingar, enda mikilvægt að leggja ekki hömlur og gjöld á friverslun, heldur auka siglingaöryggi fyrir umhverfið og íbúa.

Norðurlandaráð ætti að hvetja ríkisstjórnir Norðurlandanna til að kanna leiðir til að þróa og uppfæra Eyrarsundssáttmálann þannig að hann taki betur mið af núverandi hættum og til framtíðar. Raunveruleiki nútímans er töluvert frábrugðinn aðstæðum sem réðu fyrir 150 árum. Ein leið væri að gera viðauka við sáttmálann sem heimilaði betri áhættustjórn á sviði umhverfis- og heilbrigðismála en raunin var þegar sáttmálinn var gerður. Verkið er að vísu umsvifamikil, margslungið og tímafrekt.

Í millitíðinni mætti því koma á umhverfisvottun í skipaútgerð þar sem vottunarkrafa skuldbindi skipafélög til að leita eftir hafnsögu fyrir skip sem sigla með olíu-, gas- og efnavöru um Eyrarsund.

Í ljósi þess sem hér hefur komið fram leggur Cristina Husmark Pehrsson til að

að Norðurlandaráð beini tilmælum til ríkisstjórna Norðurlandanna um

að meta hvernig löndin geti unnið saman að því að þróa og efla starf að umhverfis- og öryggismálum í Eyrarsundi;

að kanna hvort hægt sé að innleiða umhverfisvottun fyrir skipafélög þar sem m.a. er tekið mið af siglingaöryggi í Eyrarsundi.

Stokkhólmi 14. maí 2013  
Cristina Husmark Pehrsson (m)

Norðurlandaráð

**A 1587/miljö**

Fjallað um í:  
Umhverfis- og náttúruauðlindanefnd

Fylgiskjal:  
Þingmannatillaga

Málsnúmer 13-00153-8

Norðurlandaráð

Norðurlandaráð

**A 1587/miljö**

Fjallað um í:  
Umhverfis- og náttúruauðlindanefnd

Fylgiskjal:  
Þingmannatillaga

Málsnúmer 13-00153-8

Norðurlandaráð

**A 1587/miljö**

Fjallað um í:  
Umhverfis- og náttúruauðlindanefnd

Fylgiskjal:  
Þingmannatillaga

Málsnúmer 13-00153-8

Norðurlandaráð

**A 1587/miljö**

Fjallað um í:  
Norðurlandaráð  
náttúruauðlindanefnd  
Blaðið 7 af 7

Fylgiskjal:  
Þingmannatillaga