



A 1701/hállbart

Afgreiðsla Norræna sjálfbærninefndin

Nefndarálit norrænu sjálfbærninefndarinnar um þingmannatillögu
um hafnsöguskyldu á Eyrarsundi

Tillaga

Norræna sjálfbærninefndin leggur til að

Norðurlandaráð beini tilmælum til ríkisstjórna norrænu landanna um

að leggja fram tillögu hjá Alþjóðasiglingamálastofnuninni IMO um að nógildandi leiðbeiningar um að nota hafnsögumann á Eyrarsundi verði gerðar að skyldu.

Norræna sjálfbærninefndin leggur til að

Norðurlandaráð beini tilmælum til ríkisstjórnar Svíþjóðar um

að innleiða sambærilegar reglur um notkun hafnsögumanns á Eyrarsundi og gilda í Danmörku.

Norræna sjálfbærninefndin leggur til að

Norðurlandaráð beini tilmælum til ríkisstjórna Danmerkur og Svíþjóðar um

að efla skráningar- og eftirlitskerfi vegna siglinga um Eyrarsund í því skyni að fylgjast með öllum skipum sem fylgja ekki leiðbeiningum IMO

að kanna möguleikana á að útvíkka og þróa aðgreindar siglingaleiðir fyrir umferð skipa sem koma inn frá Kattegat og skipa sem eru á leið út frá Eystrasaltinu fyrir alla siglingaleiðina um Eyrarsundið.

Forsaga

Flokkahópur hægrimanna leggur til að Norðurlandaráð beini tilmælum til ríkisstjórna Svíþjóðar og Danmerkur um að þær leitist við að tryggja alþjóðlegt samstarf um umhverfismál og umhverfisöryggismál fyrir skipaumferð um Eyrarsund, sem og umhverfisvottun skipafélaga og viðmið um örugga umferð í Eyrarsundi.

Reglur um umferð um Eyrarsund byggja á 160 ára gömlum sáttmála (Eyrarsundsáttmálinn frá árinu 1857) ásamt samningum á vettvangi Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar IMO. Það takmarkar svigrúm Danmerkur og Svíþjóðar til aðgerða til að stuðla að auknu siglingaöryggi.



Á Eyrarsundi er ekki hafnsöguskylda, en Alþjóðasiglingamálastofnunin (IMO) mælir með notkun hafnsögumanns í skipum sem rista 7 metra og flytja olíu. Leiðbeiningar IMO eiga við öll skip sem flytja gas, efnavöru og geislavirk efni. Samkvæmt svörum frá ríkisstjórnunum Danmerkur og Svíþjóðar hefur notkun hafnsögumanns aukist frá ári til árs og talið er að u.þ.b. 90% fylgi þessum leiðbeiningum. Í danska hluta Eyrarsundsins eru gerðar kröfur um að skip sem hyggjast leita hafnar í Danmörku noti hafnsögumann.

Í athugasemdum um forsoðu tillögunnar kemur eftirfarandi fram: „Í dag er Eyrarsund ein af fjölförnustu siglingaleiðum Norður-Evrópu og þar eiga um það bil 40.000 skip leið um á ári. Það er veruleg umferð á tiltölulega afmörkuðu svæði. Engin stórslys hafa orðið fram að þessu, en það tryggir engan veginn að svo verði til frambúðar. 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 íhugum hvaða aðgerða og umbóta er þörf núna til að efla öryggi í framtíðinni.“

Í rökstuðningi fyrir tillögunni segir m.a.: „Norðurlöndin þurfa að vinna að því að skoða hvernig megi þróa Eyrarsundssvæðið og aðlagja það til að mæta hættum dagsins í dag og til frambúðar. Raunveruleiki nútímans er töluvert frábrugðinn aðstæðum sem ríktu fyrir 160 árum. Ein leið væri að gera viðauka við sáttmálann sem gerði kleift að bæta áhættustjórn á sviði umhverfis- og heilbrigðismála frá því sem var þegar sáttmállinn var gerður. Vissulega er um að ræða mikla, flókna og langvarandi vinnu, en einhver verður að hrinda verkinu af stað.“

Með tilvísun til Eyrarsundssáttmálans sem nú er 160 ára, kemur fram í tillögunni: „Aðkallandi er að tryggja siglingaöryggi á sundinu áður en hægt verður að endurskoða sáttmálann eða bæta við hann sérstökum umhverfisákvæðum. Á meðan beðið er eftir endurskoðun sáttmálans 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. Tilgangurinn ætti að vera að það yrði hagkvæmt fyrir skipafélögin að óska eftir hafnsögu.“

Umsagnir

Tillagan hefur ekki verið send í formlegt umsagnarferli en á sumarfundi nefndarinnar í Helsinki 27. júní átti nefndin viðræður við Anders Alestam frá Siglingastofnun Svíþjóðar. Hann starfar sem sviðsstjóri hafnsögu í Málmey. Að viðræðunum loknum er sjálfbærnefndinni ljóst:

- Að samkvæmt mati fylgja 90% þeirra skipa sem fara um Eyrarsund leiðbeiningum IMO um hafnsögumann - samtals u.þ.b. þrjú þúsund skip á ári hverju.
- Undanfarin ár hafa ekki orðið alvarleg slys eða óhöpp í umferðinni um Eyrarsund.



- Skráningarskylda hvílir á öllum skipum sem sigla inn í Eyrarsund og skulu skipin upplýsa um gerð og farm (VTS/ vessel traffic service). Þetta kerfi gerir siglingayfirvöldum kleift að fylgjast með skipaumferð og gefa merki til skipa sem víkja frá réttri leið.
- Gert er ráð fyrir að tækniþróun muni auka öryggi í framtíðinni, en um leið verða skipin stærri og fleiri, sem hefur öfug áhrif.

Við afgreiðslu tillögunnar lögðu fulltrúar í nefndinni (Jan Erik Messmann og Thomas Finnborg) spurningar fyrir ríkisstjórnir Danmerkur og Svíþjóðar. Í svari frá ríkisstjórnunum dags. 24. mars 2017 kemur fram að ekki liggja fyrir tölulegar upplýsingar um hve mörg þeirra skipa sem Alþjóðasiglingamálastofnunin hvetur til að nota hafnsögumann gera það í raun. Notkun hafnsögumanna hefur þó aukist verulega undanfarin ár. Úr 442 skipum árið 2012 í 818 árið 2016 í lögsögu Siglingamálastofnunar Svíþjóðar. Í Danmörku voru skipin 3.016 árið 2016 og á það bæði við um skip sem sigla í gegnum sundið og hafnsögu til hafna í Danmörku. Fjöldi „atvika“ hefur farið lækkandi. Að mati ríkisstjórnarinnar er tækniþróun, ekki síst stafvæðingin, áhrifapáttur í þessu máli sem mun halda áfram að stuðla að öruggari umferð. Tekið er fram að skyldubundin tilkynningaskylda skipa, sem er viðurkennd af IMO, á sinn þátt í þessu. Varðandi möguleikann á að breyta Eyrarsundssáttmálanum frá 1857, þá hafa ríkisstjórnirnar tvær ekki séð ástæðu til að kanna hvort það væri heppilegt eða mögulegt. Það sama á við um það hvort gera skuli leiðbeiningar IMO að skyldu.

Sjónarmið nefndarinnar

Fyrsti að-málsliður tillögunnar: að vinna að alþjóðlegu samstarfi um umhverfis- og umhverfisöryggismál varðandi skipaferðir um Eyrarsund

Hafnsöguskyldu fyrir skip af ákveðinni stærð með hættulegan farm er einungis hægt að koma á með ákvörðun á vettvangi IMO eða með breytingu á Eyrarsundssáttmálanum frá 1857. Nefndinni er ljóst að hvorki dönsku né sænsku ríkisstjórninni finnst aðkallandi að kanna hvort það væri heppilegt eða mögulegt að breyta Eyrarsundssáttmálanum eða leiðbeiningum IMO. Nefndinni skilst að ríkisstjórnirnar telji að erfitt yrði að afla því stuðnings. Ekki er þó gefin upp nein ástæða fyrir þessu mati í svarinu frá ríkisstjórnunum Danmerkur og Svíþjóðar.

Í ljósi þess að allt að 90% skipa fylgja leiðbeiningum IMO um hafnsögu, og að talið er að það myndi auka öryggi ef öll skip sem þær eiga við um fylgdu þeim, telur nefndin skynsamlegt að leggja fram tillögu um þetta mál hjá IMO til að láta reyna á það hvort hafnsöguskylda mæti andstöðu. Eðlilegt væri að leita eftir stuðningi hinna norrænu landanna og jafnvel Eystrasaltsríkjanna þriggja, Eistlands, Lettlands og Litáens. Nefndin leggur því til að að-málsliðnum verði breytt á eftirfarandi hátt: Að ríkisstjórnir norrænu landanna leiti í sameiningu eftir samstarfi við önnur lönd, og leggi fram tillögu hjá Alþjóðasiglingamálastofnuninni IMO um að núgildandi leiðbeiningar um að nota hafnsögumann á Eyrarsundi verði gerðar að skyldu.



Annar að-málsliður tillögunnar: Að stuðla að umhverfissvottun

Nefndin vísar til þess að 2013 samþykkti Norðurlandaráð tilmæli 27/2013 þar sem óskað er eftir úttekt á hugsanlegum aðgerðum í löndunum og tvíhliða aðgerðum til að efla umhverfis- og siglingaöryggi á Eyrarsundi og til að kanna möguleikana á að gera þetta í samstarfi við önnur lönd við Eystrasaltið. Við afgreiðslu tillögunnar um umhverfissvottun árið 2013 komst umhverfis- og náttúruauðlindanefnd Norðurlandaráðs að eftirfarandi niðurstöðu:

„Nefndin 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 útgerðarfélög sem fylgja ekki ráðleggingum Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar séu reiðubúin til að taka á sig skuldbindingar í valfrjálstu umhverfissvottunarkerfi.“ Afstaða sjálfbærnefndarinnar er enn sú sama og kom fram 2013 og hún getur því ekki stutt tillöguna eins og hún er sett fram af flokkahópi hægrimanna.

Nýr að-málsliður: Sömu reglur um hafnsögu í Svíþjóð og í Danmörku

Í umfjöllun sinni um málið hefur nefndin komist að því að Danmörk hefur innleitt reglur um hafnsöguskyldu á dönsku hafsvæði fyrir skip á leið í höfn í Eyrarsundi. Af þessum sökum nýta mun fleiri skip danska hafnsögumenn en sænska. Árið 2016 notuðu 818 skip sænska hafnsögumenn miðað við 3.306 sem notuðu danska hafnsögumenn. Nefndin telur að það muni auka siglingaöryggi ef Svíþjóð innleiddi sambærilegar reglur og gilda í Danmörku. Því leggur nefndin til að Norðurlandaráð beini tilmælum til ríkisstjórnar Svíþjóðar um að hún innleiði sambærilegar reglur um notkun hafnsögumanns á Eyrarsundi og gilda í Danmörku.

Nýr að-málsliður: Fylgjast með öllum skipum sem fylgja ekki leiðbeiningum IMO

Nefndin telur athyglisvert að innleiðing skráningar- og eftirlitskerfis hefur gert siglingamálayfirvöldum kleift að fylgjast með ferðum skipa gegnum Eyrarsund og senda viðvörunarmerki ef skipin víkja frá réttri stefnu. Það eru tiltölulega fá skip sem fylgja ekki leiðbeiningum IMO um notkun hafnsögumanns. Nefndin telur því að það ætti að vera viðráðanlegt verkefni að fylgjast með þeim skipum sem fylgja ekki leiðbeiningum IMO. Því leggur nefndin til að Norðurlandaráð beini tilmælum til ríkisstjórna Danmerkur og Svíþjóðar um að efla skráningar- og eftirlitskerfi vegna siglinga um Eyrarsund í því skyni að fylgjast með öllum skipum sem fylgja ekki leiðbeiningum IMO.

Nýr að-málsliður: Aðgreining siglingaleiða

Nefndin hefur í umfjöllun sinn um tillöguna séð að aðgreining siglingaleiða inn og út úr Eystrasalti gæti dregið úr hættu á árekstrum. Aðgreining siglingaleiða mun einnig draga úr hættu á árekstrum milli kaupskipa og frístundabáta. Því þykir nefndinni rétt að útvíkka núgildandi fyrirkomulag með aðgreiningu siglingaleiða svo það gildi um Eyrarsundið allt. Nefndin leggur því til að Norðurlandaráð beini tilmælum til ríkisstjórna Danmerkur og Svíþjóðar um að kanna möguleikana á að útvíkka og þróa aðgreindar siglingaleiðir fyrir umferð skipa sem koma inn frá Kattegat og þau sem eru á leið út frá Eystrasaltinu fyrir alla siglingaleiðina um Eyrarsund.



Reykjavík, 20. september 2017

Christian Poll (Alternativet)

Irene Johansen (A)

Karin Gaardsted (S), varaformaður

Kjell-Idar Juvik (A)

Liselott Blixt (DF)

Rasmus Ling (MP)

Staffan Danielsson (C)

Suzanne Svensson (S)

Sylvi Graham (H)

Teitur Björn Einarsson (Sj.)

Thomas Finnborg (M)

Valgerður Gunnarsdóttir (Sj.)