



10.02.2017

Norðurlandaráð

## **Skrifleg fyrirspurn E 29/2016 frá Jan Lindholm (þingmanni):**

Málsnúmer: 16-00331-1

Siglingaöryggi á hafsvæðum norðurslóða

**Siglingaöryggi á hafsvæðum norðurslóða hefur verið á dagskrá Norðurlandaráðs um langt skeið. Norðurlandaráð hefur samþykkt mörg tilmæli þar að lútandi á liðnum árum. Norðurlandaráð metur mikils að alþjóðasamfélagið hefur gert margar ráðstafanir til að draga úr hættunni á slysum og mengun umhverfis á norðurslóðum, m.a. með því að samþykkja *Polar Code* og með samningum innan Norðurskautsráðsins.**

**Ennfremur horfir Norðurlandaráð til þess með ánægju að Norðurlöndin hafa verið í fararbroddi við að auka siglingaöryggi á norðurslóðum. En margt er enn ógert. Hér er um að ræða mjög viðkvæmt svæði og gert er ráð fyrir aukinni umferð skipa í framtíðinni. Á þingi Norðurlandaráðs í Kaupmannahöfn 3. nóvember 2016 var lögð fram skýrsla um þau verkefni sem Norræna ráðherranefndin tekur þátt í á þessu sviði. Því miður vantaði sambærilega skýrslu um hvað Norðurlöndin hvert í sínu lagi hafa gert. Því legg ég fram eftirfarandi fyrirspurn:**

**Hvað hafa ríkisstjórnir Norðurlandanna gert á síðastliðnum fimm árum til að draga úr hættunni á sjóslysum á norðurslóðum og til að takmarka neikvæð áhrif sjóslysa á umhverfið?**

Líkt og Norðurlandaráð leggja ríkisstjórnir Norðurlandanna áherslu á siglingaöryggi á hafsvæðum norðurslóða. Aukin efnahagsleg umsvif og hugsanlegar nýjar siglingaleiðir stuðla að möguleikum til vaxtar, en skapa einnig nýjar áskoranir fyrir bæði umhverfið og öryggi. Norðurlöndin hafa reynslu af öruggum siglingum og aðstæðum á norðurslóðum, sem geta stuðlað að öruggum og umhverfisvænum siglingum á norðurslóðum. Í þessu tilliti geta Norðurlöndin líka verið öðrum fyrirmynd.

Ríkisstjórnir Norðurlandanna telja að málefni sem varða siglingaöryggi og verndun umhverfis sjávar á norðurslóðum megi leysa á farsælan hátt með alþjóðlegu samstarfi. Alþjóðasiglingamálastofnunin IMO og Norðurskautsráðið eru þær lykilstofnanir sem geta tekið á þessum málefnum landamærasvæða.

Sérreglur Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar um gerð og búnað skipa sem sigla á heimskautasvæðum (*Polar Code*), sem voru samþykktar árið 2015, eru einnig mikilvægasta tækið á Norðurlöndum þegar kemur að því að draga úr slyshættu og

umhverfistjóni af völdum siglinga á norðurslóðum. Sérreglurnar eru ítarlegar og ná til bæði öryggis- og umhverfiskrafna fyrir skip sem sigla á hafsvæðum norðurslóða.

Allar norrænu ríkisstjórnirnar tóku virkan þátt hjá Alþjóðasiglingamálastofnuninni við gerð sérreglnanna, sem tóku gildi um heim allan 1. janúar 2017. Sérreglunum hefur nú þegar verið hrint í framkvæmd í löggjöf Norðurlandanna, nema í Finnlandi, þar sem ákveðin frágangsvinna er enn í gangi, en stefnt er að því að henni ljúki eins skjótt og kostur er.

Danmörk og Noregur hafa nú þegar gefið út skírteini til skipa í samræmi við sérreglurnar.

Norrænu ríkisstjórnirnar, einkum Danmörk, Ísland og Noregur, sem eiga stendur eða efnahagslögsögu innan heimskautsbaugs, hafa einnig samþykkt aðrar aðgerðir til að draga úr slyshættu í siglingum á norðurslóðum. Danska ríkisstjórnin hefur hrint í framkvæmd þremur reglugerðum um meðal annars hafnsögu og leiðsögu skipa á Grænlandi með áherslu á aukið öryggi farþegaskipa á norðurslóðum með fleiri en 250 farþega um borð. Danska siglingamálastofnunin fylgist líka náið með þróun skipasiglinga við Grænland, einkum með tilliti til framfylgðar sérreglnanna um gerð og búnað skipa sem sigla á heimskautasvæðum.

Noregur hefur líka komið á fót ítarlegu kerfi og margþættri þjónustu varðandi skipulag innviða vegna siglinga til að tryggja öryggi siglinga á norskum hafsvæðum. Skipulag innviða vegna siglinga nær til siglingaaðstöðu, aðskilinna siglingaleiða og endurbóta á siglingaleiðum. Sú þjónusta sem Noregur hefur innleitt nær til fyrirkomulags hafnsögu og leiðsögu skipa, vaktstöðva siglinga, rafrænna siglingatækja og ýmissar tilkynninga- og upplýsingaþjónustu. Einnig hefur eftirlit með skipasiglingum á norskum strand- og hafsvæðum verið eftt verulega. Noregur hefur gert mikið til að draga úr hættunni á bráðamengun frá skipasiglingum og til að tryggja góðan viðbúnað til að koma í veg fyrir og draga úr áhrifum skyndilegra umhverfisslysa á skilvirkan hátt.

Ísland hefur eftirlit með hafsvæðum sínum með tilliti til olíumengunar. Fyrir Ísland er öryggi fiskiskipaflotans mikilvægt málefni. Engin skip sem rúmast innan sérreglna um gerð og búnað skipa sem sigla á heimskautasvæðum (flutninga- eða farþegaskip yfir 500 brúttórumlestum) eru skráð undir íslenskum fána, en mörg íslensk fiskiskip sigla á svæðinu við heimskautsbaug. Því er þess krafist að íslensk fiskiskip, sem sigla á svæði þar sem sérreglur um gerð og búnað skipa sem sigla á heimskautasvæðum gilda, uppfylli þær kröfur sem eru gerðar í Torremolinos-bókun Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar og í tilskipun ESB um öryggi og heilsu varðandi vinnu um borð í fiskiskipum.

Auk starfs hjá Alþjóðasiglingamálastofnuninni taka norrænu ríkisstjórnirnar virkan þátt í starfi innan ramma Norðurskautsráðsins og einkum innan starfshóps ráðsins um verndun hafsvæða norðurslóða (PAME). PAME leitast við að bæta bæði siglingaöryggi og umhverfisvernd sjávar með því að vinna í samræmi við hina svonefndu AMSA-skýrslu frá árinu 2009 um siglingar á norðurslóðum (Arctic Marine Shipping Assessment). Upplýsingar eru veittar um framgang tillagnanna 17 í skýrslunni annað hvert ár til ráðherrafundar ráðsins. Það eru til AMSA-skýrslur um framfylgd frá árunum 2011, 2013 og 2015 sem hafa verið teknar saman af Finnlandi, Bandaríkjunum og Kanada. Endanlegur frágangur skýrslunnar fyrir næsta ráðherrafund árið 2017 er í höndum Finnlands, Íslands og Noregs. Í PAME taka þátt

öll ríkin á norðurslóðum og það er því mikilvægur vettvangur með tilliti til verndunar umhverfis sjávar á norðurslóðum.

Í PAME er einnig um þessar mundir ræddur möguleikinn á að senda tillögu til nefndar Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar um verndun umhverfis sjávar þar sem vakið er máls á því hvort koma megi til móts við kröfuna um móttökuaðstöðu á svæðinu með svæðisbundnum lausnum.

### **Telja ríkisstjórnirnar að þörf sé frekari aðgerða og þá hverra?**

Norrænu ríkisstjórnirnar telja það einnig vera mjög mikilvægt að tryggja skilvirka framkvæmd sérreglnanna um gerð og búnað skipa sem sigla á heimskautasvæðum hjá öllum siglingaþjóðum og í löndunum á norðurslóðum. Á þessu sviði gegna bæði Alþjóðasiglingamálastofnunin og Norðurskautsráðið lykilhlutverki. Til dæmis hefur verið hrint af stað mörgum verkefnum innan PAME sem eiga að stuðla að samræmdri framkvæmd sérreglnanna.

Einnig er til staðar, einkum á Íslandi og í Svíþjóð, almenn jákvæð afstaða gagnvart því að auka gildissvið sérreglnanna til að ná líka til skipa sem heyra ekki undir SOLAS-samþykktina, en þetta hefur áður verið rætt innan Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar.

Danska siglingamálastofnunin er að þróa í samvinnu við aðrar stofnanir svonefndan *Arctic Web*, sem er vefhugbúnaður sem stuðlar að bættu öryggi í siglingum á norðurslóðum.

Noregur og Ísland hafa leit og björgun (SAR) sem áherslumál og vinna jafnt og þétt að aðgerðum sem geta stuðlað að sjálfbærri þróun á norðurslóðum. Norskt dæmi er verkefnið SARiNOR, en markmið þess er að skapa vettvang samstarfs einkaaðila og hins opinbera. Á Íslandi er verið að ræða stofnun björgunar- og viðbragðsklasa, sem geti stuðlað að sköpun alþjóðlegrar björgunar- og viðbragðsmiðstöðvar („hub“), þar sem taka megi á móti björgunarbúnaði erlendis frá og samræma nýtingu búnaðarins.

Bæði í Svíþjóð og Finnlandi er rætt um að efla verndun umhverfis sjávar á norðurslóðum gegn olíuleka í sjó. Þessu má ná fram á ólíkan hátt og um þessar mundir er verið að skoða ýmsar leiðir.

Finnland tekur við formennsku í Norðurskautsráðinu í maí 2017 og ætlar sér, fyrst og fremst með tilliti til öruggra og umhverfisvænna siglinga á norðurslóðum, að leggja áherslu á skilvirka framkvæmd sérreglna Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar um gerð og búnað skipa sem sigla á heimskautasvæðum (Polar Code).

Anne Berner  
samgönguráðherra