

Tillaga til þingsályktunar

um siglingaleiðir við norðan- og vestanvert Ísland.

Flm.: Árni Þór Sigurðsson, Kristján Þór Júlíusson, Valgerður Sverrisdóttir,
Guðjón A. Kristjánsson, Álfheiður Ingadóttir,
Jón Gunnarsson, Þuríður Backman.

Alþingi ályktar að fela samgönguráðherra, í samráði við umhverfisráðherra og utanríkisráðherra, að semja reglur um siglingaleiðir við norðan- og vestanvert Ísland, m.a. í tengslum við Norður-Íshafssiglingar, og afla staðfestingar Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar á þeim. Markmið reglnanna verði að afmarka siglingaleiðir vestur og norður af landinu í því skyni að treysta öryggi siglinga, auka öryggi sjófarenda og draga úr líkum á óhöppum og alvarlegum afleiðingum slysa fyrir hið viðkvæma umhverfi og lífríki, enn fremur að stýra og/eða koma í veg fyrir siglingar um sérlega viðkvæm hafsvæði og tryggja viðbúnað vegna mengunarslysa.

Greinargerð.

Siglingar hafa verið Íslendingum mikilvægar allt frá landnámi og eru enn. Sem eyþjóð eigum við Íslendingar mikið undir traustum og öruggum siglingum til og frá landinu. Enda þótt siglingar séu ekki lengur eini samgöngumátinn til og frá landinu varða þær okkur miklu og mun gera um ófyrirsjáanlega framtíð.

Auðlindir sjávar hafa verið og eru þjóðinni dýrmætar og ljóst að siglingar geta vissulega haft umtalsverð umhverfisáhrif í för með sér fyrir haf og strendur og þar með lífríki, bæði til lands og sjávar, með geigvænlegum afleiðingum. Því er sérstaklega brýnt að við hugum vel að öllum umhverfis- og öryggisþáttum að því er varðar siglingar í íslenskri lögsögu.

Aukin skipaumferð.

Talsvert hefur verið rætt um vaxandi skipaumferð í kringum landið og um íslenska efnahagslögsögu. Almennir flutningar til og frá landinu hafa aukist um nálægt 15% á fimm ára tímabili, 2001–2005, og halda áfram að aukast. Umferð skemmtiferða- og farþegaskipa hefur vaxið gríðarlega á undanförunum árum. Fyrir um 15–20 árum var fjöldi skemmtiferðaskipa sem hingað kom í kringum 20 ár hvert og farþegafjöldinn um 8–12 þúsund. Árið 2005 komu um 80 farþegaskip hingað til lands með um 55–60 þúsund farþega og því er spáð að þessi umferð eigi enn eftir að aukast. Töluvert er um að skemmtiferðaskip leggi leið sína um Norðurhöf, milli Grænlands, Íslands, Færeyja og Norður-Noregs.

Umferð olúflutningaskipa hefur aukist nýlega. Til skamms tíma lögðu ekki önnur olúflutningaskip leið sína um íslenskt hafsvæði nema þau sem komu hingað með þá olú sem landsmenn nota, auk olú til herstöðvarinnar í Keflavík. Þessi staða er nú gerbreytt og hefur breyst á tiltölulega skömmum tíma. Í áfangaskýrslu starfshóps um leiðastjórnun skipa o.fl. frá apríl 2007 segir m.a.: „Stór olúflutningaskip sigla nú um efnahagslögsögu Íslands í talsverðum mæli á leið frá höfnum við Hvítahaf vestur um haf til Norður-Ameríku. Þessi breyt-

ing á olúflutningaleiðum stafar af því að Rússar eiga miklar olúflindir á norðurslóðum, einkum í Norðvestur-Rússlandi, og líkur eru á að innan 5 til 10 ára verði allt að 50 milljónir tonna af hráolíu fluttar frá Norðvestur-Rússlandi til Bandaríkjanna með stórum olúflutningaskipum. Leið þeirra liggur um íslensku efnahagslögsöguna og fara skip á þessari leið ýmist austan og sunnan við landið eða norðan og vestan við það. Flest þeirra fara utan þess svæðis sem AIS-kerfi Siglingastofnunar nær til þannig að lítið er vitað um ferðir þeirra.¹

Engum blöðum er því um það að fletta að umferð á íslensku hafsvæði hefur vaxið undanfarin ár og mun enn vaxa á komandi árum.

Norður-Íshafssiglingaleiðin.

Hlýnun sjávar hefur m.a. haft í för með sér að siglingaleiðin milli Kyrrahafs og Atlantshafs, um Norður-Íshaf, hefur opnast, a.m.k. að hluta til. Íslensk stjórnvöld stóðu á síðasta ári fyrir alþjóðlegri ráðstefnu, „Ísinn brotinn“, um þróun norðaustursvæðisins og sjóflutninga og var hún haldin á Akureyri. Í samantekt ráðstefnunnar segir m.a.: „Loftslagsbreytingar um allan heim, ásamt því að hafís á norðurskautssvæðinu hefur hörfað undanfarin 50 ár, sem á sér vart fordæmi, hafa leitt til þess að hafskip geta nú siglt um hafsvæði norðurskautsins í ríkari mæli en áður. Rannsóknargögn sýna að ís yfir hafsvæðum minnkar stöðugt og nýlegt líkan gefur til kynna að Norður-Íshafið kundi að verða íslaut með öllu stuttan tíma að sumri (í september) frá 2040 að telja eða fyrr. Norðurskautssvæðið gefur vísbendingu um loftslagjarðarinnar í framtíðinni – 10 ár breytinga á norðurskautssvæðinu jafngilda nokkurn veginn 25 árum sjáanlegra breytinga annars staðar á jörðinni.“²

Það er afar líklegt að á komandi árum og áratugum verði siglingaleiðin um Norður-Íshaf í æ ríkari mæli nýtt fyrir hvers kyns flutninga, enda styttir hún flutningaleiðina milli Evrópu og Asíu umtalsvert. Um leið verður að teljast líklegt að flutningar aukist um Norður-Atlantshaf og þá um hafsvæðin innan íslensku efnahagslögsögunnar. Einkum hefur verið bent á olúútflutning Rússa í þessu efni og kom það m.a. fram á umræddri ráðstefnu. Um það segir m.a. í ráðstefnuskýrslunni: „Siglingar á innri norðausturleiðinni munu vafalaust stórukast á næstu árum vegna olúútflutnings og efnahagsþróunar strandsvæða Síberíu, burtséð frá því hvort siglingaskilyrði vegna loftslagsbreytinga batna. Olúútflutningur Rússa eftir þessari leið vex hröðum skrefum og er því spáð að innan fárra ára kundi Múrmansk jafnvel að verða mesta olúútflutningshöfn heims.“³

Enda þótt hlýnun sjávar leiði til bráðunar íss og að sjóleiðin um Norður-Íshaf opnast er augljóst að eftir sem áður stafar sjófarendum talsverð hætta af ís, einkum borgarísjökum, á þessum slóðum. Með aukinni umferð um þessi hafsvæði verður því enn brýnna en áður að til séu skýrar reglur um siglingaleiðir og stjórnvöld hafi yfir að ráða stjórnþækjum til að treysta öryggi siglinga og vernda viðkvæmt umhverfi og lífríki.

Leiðastjórnun skipa fyrir Suður- og Suðvesturlandi.

Síðla árs 2006 skipaði þáverandi samgönguráðherra nefnd til að gera tillögur um það hvernig stuðla mætti að því „...að fyrirbyggja slyss og mengun á sjó og draga úr áhrifum

¹ Áfangaskýrsla starfshóps um leiðastjórnun skipa, neyðarhafnir og varnir gegn mengun frá siglingum, Siglingastofnun, apríl 2007. Vefslóð: <http://sigling.is/lisalib/getfile.aspx?itemid=3365>.

² Ísinn brotinn, Utanríkisráðuneytið, mars 2007. Vefslóð: http://www.utanrikisraduneyti.is/media/Utgafa/Isinn_brotinn.pdf.

³ Fyrir stafni haf, Utanríkisráðuneytið, febrúar 2005. Vefslóð: http://www.utanrikisraduneyti.is/media/Utgafa/vef_skyrsla.pdf.

þeirra á umhverfi sjávar og stranda, efnahagslífið og heilbrigði íbúanna.“ Nefndinni voru í erindisbréfi falin viðamikil verkefni, m.a. að greina umfang siglinga í efnahagslögsögu Íslands og líklega þróun, gera tillögu að skipulagi skipaumferðar, svo sem afmörkun siglingaleiða, gera áætlun um neyðarhafnir o.fl.

Í kjölfar strands flutningaskipsins Wilson Muuga í desember 2006 fól samgönguráðherra nefndinni frekari umfjöllunarefni, m.a. að gera tillögu að afmörkun öruggra siglingaleiða skipa og fá alþjóðlega viðurkenningu á siglingaleiðum. Nefndin gerði í apríl 2007 tillögur til samgönguráðherra, m.a. að því er lýtur að leiðastjórnun skipa fyrir Suður- og Suðvesturlandi. Þær tillögur fengust síðar staðfestar af Alþjóðasiglingamálastofnuninni og taka gildi þann 1. júlí næstkomandi. Í umfjöllun sinni um tillögurnar segir nefndin m.a. um markmiðin með leiðastjórnunarráðstöfunum: „Annars vegar er stefnt að því að draga úr hættu vegna mengunar hafs og stranda af völdum skipaumferðar með því að takmarka för stórra skipa og skipa sem flytja hættulegan og mengandi varning um hinar mikilvægu uppeldisstöðvar fiska og annarra sjávarlífvera fyrir suðvesturlandi þar sem helstu nytjastofnar Íslendinga klekjast út og eru veiddir [...] Hins vegar er það markmið með leiðastjórnunarráðstöfununum að beina skipum frá siglingahættum á þeim svæðum sem þær ná yfir og á þær siglingaleiðir sem teljast öruggastar.“

Þessi markmið eiga að sjálfsögðu við um allt hafsvæðið í kringum Ísland þótt formlegar reglur hafi aðeins verið settar um siglingaleiðir fyrir Suður- og Suðvesturlandi.

Næstu skref – lokaorð.

Siglingastofnun hefur verið með til skoðunar hvernig standa eigi að stýringu skipaumferðar á öðrum svæðum en fyrir Suður- og Suðvesturlandi. Hefur þar m.a. verið um samráð að ræða við yfirvöld umhverfismála eins og eðlilegt er. Hins vegar er full ástæða fyrir Alþingi að láta þetta ríka hagsmunamál til sín taka og fjalla um reglur um siglingaleiðir í kringum landið. Í framhaldi af miklum umræðum um auknar siglingar í Norðurhöfum og flutninga milli Rússlands og Norður-Ameríku, m.a. með hættulegan varning, er sérlega mikilvægt að mótaðar verði reglur um siglingar og leiðastjórnun við norðan- og vestanvert Ísland.

Flutningsmönnum er ljóst að mál af þessum toga krefst mikils og vandaðs undirbúnings og kallar á staðfestingu Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar. Þó er ástæða til að kanna hver réttarstaða íslenskra stjórnvalda er til að taka einhliða ákvarðanir um siglingaleiðir í íslenski lögsögu og er sjálfsagt að samgönguráðherra geri það í samráði við utanríkisráðuneytið.

Lagt er til að samgönguráðherra verði falið, að höfðu samráði við umhverfisaráðherra og utanríkisráðherra, að semja reglur um siglingaleiðir við norðan- og vestanvert landið. Markmiðið er að afmarka öruggar siglingaleiðir vestur og norður af landinu í því augnamiði að treysta öryggi siglinga, auka öryggi sjófarenda og draga úr líkum á óhöppum og alvarlegum afleiðingum slysa sem kunna að verða fyrir hið viðkvæma umhverfi og lífríki á svæðinu. Enn fremur að stýra og/eða koma í veg fyrir siglingar um sérlega viðkvæm hafsvæði og tryggja viðbúnað vegna mengunarslysa. Það er mikið í húfi fyrir Íslendinga og því brýnt að hraða eins og kostur er þeirri vinnu og í þeim tilgangi er þessi tillaga flutt.