

Alþingi - nefndasvið  
Austurstræti 8-10  
150 Reykjavík

Reykjavík, 21. mars 2024  
UST202403-170/S.F.  
04.00

## **Efni: Til umsagnar 560. mál - tillaga til þingsályktunar um stefnu Íslands um málefni hafsins**

Vísað er til beiðni umhverfis- og samgöngunefndar Alþingis um umsögn Umhverfisstofnunar um tillögu til þingsályktunar um mótun stefnu Íslands um málefni hafsins, 560. mál, sem barst með tölvupósti þann 12. mars sl. Framangreind þingsályktunartillaga og greinargerð með henni er að miklu leyti samhljóða fyrri tillögu til þingsályktunar um sama efni, sem lögð var fram á 151. Löggjafarþingi og vann Umhverfisstofnun umsögn um hana, dags. 18. febrúar 2021.

Umhverfisstofnun tekur undir að mikilvægt sé að setja fram skýra stefnu íslenskra stjórnvalda í málefnum hafsins og að stefnumörkun sem er frá árinu 2004 verði uppfærð. Mikil þróun hefur verið á alþjóðavettvangi í málefnum hafsins sem kallar á uppfærða stefnu s.s. aukin vitneskja um ástand umhverfisins og mengun hafsins m.a. vegna þróunar í samgöngumálum, orkugjöfum og ferðaþjónustu. Í greinargerð með þingsályktunartillögunni er vísað til ýmissa alþjóðlegra samninga og alþjóðlegs samstarfs, en greinargerðin gefur þó ekki heildarmynd af þeim samningum sem Ísland er aðili að og varða málefni hafsins.

Í þingsályktunartillögunni segir meðal annars:

*„Flutningsmenn leggja áherslu á að mikilvægt er að Ísland beiti sér fyrir því á vettvangi Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar (IMO) að bruni svartolíu sem eldsneytis fyrir skip og flutningur olíu á norðurslóðum verði bannaður líkt og IMO hefur samþykkt við suðurheimskautið, þ.e. sunnan 66. breiddargráðu. Enn fremur verði bannað að flytja svartolíu um norðurslóðir, svæðið norðan við 66. breiddargráðu, en bannið taki þá líka til efnahagslögsögu Íslands.“*

Umhverfisstofnun vekur athygli á að árið 2021 samþykkti umhverfisnefnd Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar (MEPC) breytingar á viðauka I við MARPOL-samninginn sem fela í sér bann við notkun á svartolíu sem skipaeldsneyti og flutningi á

svartolífu til notkunar sem skipaeldsneyti á norðurslóðum. Bannið gildir innan þess svæðis sem fellur undir gildissvið Pólkóðans en efnahagslögsaga Íslands er utan svæðisins. Fyrrgreindar breytingar taka gildi frá og með 1. júlí 2024 en ríkjum með strandlengju innan Pólkóðasvæðisins er þó heimilt að veita skipum sem sigla undir fána viðkomandi ríkis tímabundnar undanþágur frá banninu til 1. júlí 2029.

Umhverfisstofnun telur einnig vert að vekja athygli á að í gangi er vinna við að meta áhrif þess að skilgreina svæði á Norðaustur-Atlantshafi sem svokallað ECA svæði, þ.e. sérhafsvæði þar sem strangari kröfur gilda um losun nituroxíða og brennisteinsoxíða frá skipum en almennt gilda, sjá meðfylgjandi upplýsingaskjal sem sent var til fundar Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar (IMO) árið 2023 (MEPC 80/INF.35). Áhrifamatið mun ná til hafsvæða eftirtalinna ríkja sem ekki eru nú þegar skilgreind sem ECA svæði: Portúgals, Spánar, Frakklands, Írlands, Bretlands, Færeyja, Íslands og Grænlands. Gert er ráð fyrir að niðurstöður áhrifamatsins liggi fyrir í vor/sumar en þær munu ekki fela í sér neinar skuldbindingar fyrir ríki heldur verður þá hvert ríki fyrir sig að taka ákvörðun um hvort það vilji óska eftir því hjá IMO að lögsaga þess verði skilgreind sem ECA svæði. Ísland hefur nú þegar innleitt séríslenskar reglur um brennisteinsinnihald í skipaeldsneyti sem eru samskonar og á ECA svæðum fyrir losun SOx innan landhelgi og innsævis, sbr. ákvæði reglugerðar nr. 124/2015 um brennisteinsinnihald í tilteknu fljótandi eldsneyti. Ekki hafa verið settar sérreglur varðandi losun NOx frá skipum.

Umhverfisstofnun telur að mótun stefnu Íslands um málefni hafsins ætti einnig að taka til rannsókna og aðgerða sem lúta að loftslagsverkfræðilegum aðgerðum í hafi (marine geoengineering) í íslenskri lögsögu en aukinn áhugi er á slíkum rannsóknum og aðgerðum til kolefnisförgunar vegna áhrifa loftslagsbreytinga. Hér á landi skortir þó á stefnumörkun, löggjöf og málsmeðferðarreglur vegna slíkra verkefna og er ljóst að endurskoða þarf lög um leyfisveitingar fyrir loftslagsverkfræðileg verkefni og alla málsmeðferð þeim tengdum með hliðsjón af þróun alþjóðareglna á þessu sviði. Enn fremur skortir stefnumörkun og löggjöf varðandi eldflaugaskot á íslensku landsvæði sem geta haft í för með sér varp í hafið þrátt fyrir að varp efna og hluta í hafið sé óheimilt skv. 9. gr. I. nr. 33/2004 um varnir gegn mengun hafs og stranda. Ekkert mat hefur verið lagt á hvaða afleiðingar slíkt hefur fyrir lífríki hafsins. Þá má einnig nefna að ekki hefur verið mörkuð stefna íslenskra stjórnvalda um orkuvinnslu á hafi hér við land.

Umhverfisstofnun vekur athygli á að mikilvægt er að gera ítarlegar áætlanir um hvernig stefnunni skuli framfylgt m.a. með því að tryggja fjármagn fyrir framkvæmd hennar. Til að ná sem árangursríkasti stefnu er nauðsynlegt að að samráð sé á milli þeirra ráðuneyta og stofnanna ríkisins sem fara með málefni hafsins og samþætta þarf betur ákvarðanir um málefni hafsins. Þá vekur Umhverfisstofnun athygli á að vilji Ísland hafa áhrif á alþjóðavettvangi á sviði hafmála þarf að koma stefnu Íslands að snemma í samningaferlinu um nýja alþjóðasamninga og við ákvörðunartöku á alþjóðlegum vettvangi.

Virðingarfyllst,

Halla Einarsdóttir

**Teymissjóri**

Aðalbjörg Birna Guttormsdóttir

**Sviðsstjóri**

Nefndasvið Alþingis  
Umhverfis- og samgöngunefnd  
Austurstræti 8 - 10  
150 Reykjavík

Reykjavík, 18. febrúar 2021  
UST202102-111/S.F.  
04.00

**Efni: Þingsályktunartillaga um mótun stefnu Íslands um málefni hafsins - 359. mál**

Vísað er til beiðni umhverfis- og samgöngunefndar Alþingis um umsögn Umhverfisstofnunar um tillögu til þingsályktunar um mótun stefnu Íslands um málefni hafsins, 359. mál, sem barst með tölvupósti þann 4. febrúar sl.

Umhverfisstofnun telur það jákvætt að sett sé fram skýr heildarstefna íslenskra stjórnvalda í málefnum hafsins og að uppfærð verði sú stefnumörkun stjórnvalda sem gefin var út árið 2004. Mikið hefur verið unnið í málefnum hafsins á alþjóðavettvangi. Aukin vitneskja um ástand umhverfisins og mengun hafsins auk m.a. þróunar í samgöngumálum, orkugjöfum og ferðaþjónustu kallar á uppfærða stefnu. Umhverfisstofnun vekur þó athygli á það er ekki nægilegt að vinna heildarstefnu í málefnum hafsins ef ekki eru gerðar ítarlegar áætlanir um hvernig henni skuli framfylgt, m.a. með því að tryggja fjármagn fyrir framkvæmd hennar. Lykilþáttur í árangursríkri stefnu um málefni hafsins varðar samráð þeirra ráðuneyta og stofnana ríkisins sem fara með málefni hafsins og nauðsynlegt er að fá meiri samþættingu á ákvarðanir um málefni hafsins. Þess má þó geta samstarf fagstofnana á sviði bráðamengunar hefur verið til mikillar fyrirmyndar.

Auk þessa vekur Umhverfisstofnun athygli á að í greinargerð með þingsályktunartillögunni er vísað til ýmissa alþjóðlegra samninga og alþjóðlegs samstarfs, en greinargerðin gefur þó ekki heildarmynd af þeim samningnum sem Ísland er aðili að og varða málefni hafsins. Einnig má benda á að vilji Ísland hafa áhrif á alþjóðavettvangi á þessu sviði þarf að koma stefnu Íslands að snemma í samningaferlinu um nýja alþjóðasamninga og við ákvörðunartöku á alþjóðlegum vettvangi.

Virðingarfyllst,

Sigurrós Friðriksdóttir  
teymisstjóri

Ólafur A. Jónsson  
sviðsstjóri

MARINE ENVIRONMENT PROTECTION  
COMMITTEE  
80th session  
Agenda item 5

MEPC 80/INF.35  
28 April 2023  
ENGLISH ONLY

Pre-session public release:

## AIR POLLUTION PREVENTION

### Ongoing work on a future proposal for the designation of an Emission Control Area in the North-East Atlantic Ocean, pursuant to MARPOL Annex VI

Submitted by Austria, Estonia, Finland, France, Iceland, Ireland, Luxembourg, Netherlands, Portugal, Spain, United Kingdom and the European Commission

#### SUMMARY

*Executive summary:* This document provides information on the ongoing work regarding the possible designation of a North-East Atlantic Ocean Emission Control Area under MARPOL Annex VI.

*Strategic direction, if applicable:* 4

*Output:* 4.1

*Action to be taken:* Paragraph 9

*Related documents:* MEPC 78/11 and MEPC 79/3/6

1 As established in MARPOL Annex VI, an Emission Control Area (ECA) designation by the relevant littoral states is intended to prevent and reduce the adverse impacts on human health and the environment in sea areas in which there is a demonstrated need to prevent, reduce and control emissions of Nitrogen Oxides (NO<sub>x</sub>), Sulphur Oxides (SO<sub>x</sub>) and/or Particulate Matter (PM).

2 At MEPC 79, the Committee adopted amendments to MARPOL Annex VI concerning the designation of a Mediterranean Sea Emission Control Area for Sulphur Oxides and Particulate Matter (SO<sub>x</sub> ECA), which will come into effect in 2025.

3. Following the mentioned recent amendments and based on the successful implementation of existing Emission Control Area (ECA) in the North Sea and the Baltic Sea<sup>1</sup>, the maritime Administrations from North-East Atlantic Ocean littoral States started preliminary discussions on the potential feasibility of designating an ECA in their waters at the end of 2022. Under the coordination of Portugal, the initiative received support from the following countries

<sup>1</sup> Report from the Commission to the European Parliament and the Council on implementation and compliance with the sulphur standards for marine fuels set out in Directive (EU) 2016/802 relating to a reduction in the sulphur content of certain liquid fuels, COM(2018) 188 final.

and organisations sharing an interest in protecting the North-East Atlantic Ocean through an ECA: Austria, Estonia, Finland, France, Iceland, Ireland, Luxembourg, Netherlands, Spain, United Kingdom and the European Commission.

4 A potential future ECA in the North-East Atlantic Ocean, for SO<sub>x</sub> and PM emissions (on the basis of regulation 14 of MARPOL Annex VI) and NO<sub>x</sub> emissions (on the basis of regulation 13) linking the existing ECAs in the Baltic Sea, North Sea and English Channel with the recently adopted Mediterranean Sea SO<sub>x</sub> ECA, would constitute a fundamental step towards tackling air pollution from international shipping. Importantly, in view of upcoming designation of additional ECAs in the area by Norway, it would also ensure consistent and uniform regulation across sea areas with high density traffic with a geographical scope covering parts of the North-East Atlantic Ocean.

5 Further discussions have been held to coordinate technical work, launch studies and streamline efforts in this process in view of developing the necessary technical, scientific and the economic case to inform decisions by the littoral states in due course.

6 In support of this process, some analytical work will have to be undertaken to assess costs and benefits linked to the initiative. The International Council on Clean Transportation (ICCT) volunteered to carry out a technical and feasibility study that will take into account, inter alia, the analytic requirements and criteria set out in Appendix III of MARPOL Annex VI. Socio-economic impacts on States will also need to be assessed. The co-sponsors will take into account knowledge already gathered in studies<sup>2,3,4</sup> previously conducted by relevant research organisations on the cost effectiveness regarding the designation of a Mediterranean ECA or of ECAs in all EU waters.

7 The co-sponsors will also build upon the successful existing experience in implementing the SO<sub>x</sub> ECA limits in the North Sea and Baltic Sea, which lead to significant reduction of SO<sub>x</sub> emissions while preserving the economic level playing field for the maritime industry.

8 Depending on the outcome of this process, a joint coordinated proposal for the designation of an ECA in the North-East Atlantic Ocean could be submitted by the littoral States, as appropriate, to MEPC 81, scheduled for 2024.

#### **Action requested of the Committee**

9 The Committee is invited to note the information provided in this document.

---

<sup>2</sup> Rouil, Laurence, Catherine Ratsivalaka, Jean-Marc André, and Nadine Allemand. 2019. "ECAMED: A Technical Feasibility Study for the Implementation of an Emission Control Area (ECA) in the Mediterranean Sea".

<sup>3</sup> Corbett, J. J., & Carr, E. W. (2019). REMPEC WG.45/INF9 Technical and feasibility study to examine the possibility of designating the Mediterranean Sea, or parts thereof, as SO<sub>x</sub> ECA(s) under MARPOL Annex VI. Valletta, Malta.

<sup>4</sup> Cofala, Janusz, Markus Amann, Jens Borken-Kleefeld, Adriana Gomez-Sanabria, Chris Heyes, Gregor Kiesewetter, Robert Sander, et al. 2018. "Final Report: The Potential for Cost-Effective Air Emission Reductions from International Shipping through Designation of Further Emission Control Areas in EU Waters with Focus on the Mediterranean Sea".