

Samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneytið  
b.t. Ástu Þorleifsdóttur  
Sölvhólsögötu 7  
101 Reykjavík

Reykjavík 14. maí 2021  
UST202105-073/L.Ó.  
04.00

**Efni: Umsögn um tillögu að breytingu á reglugerð nr. 524/2008 um afmörkun siglingaleiða, svæði sem ber að forðast og tilkynningaskyldu skipa fyrir Suðvesturlandi**

Vísað er til tölvupósts samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneytisins dags. 6. maí sl. þar sem óskað er eftir formlegri umsögn Umhverfisstofnunar um tillögur að breytingum á reglugerð nr. 524/2008 um afmörkun siglingaleiða, svæði sem ber að forðast og tilkynningaskyldu skipa fyrir Suðvesturlandi.

Engar skýringar eru gerðar á breytingartillögunum aðrar en þær að í stað Siglingastofnunar ríkisins standi nú Samgöngustofa og að ekki sé gerð tillaga að breytingu um siglingar farþegaskipa yfir sumartíma frá maí til október.

Markmið breytinganna virðist vera að heimila stærri skipum en áður, þ.e. skipum allt að 30.000 BT, að sigla á þeim svæðum sem takmörkuð hafa verið við skip allt að 20.000 BT og á sú breyting einnig við um skip sem heimilt er að sigla svokallaða „innri leið“ sbr. 6. gr. Enginn rökstuðningur hefur verið settur fram fyrir þeirri breytingu.

Umhverfisstofnun gerir eftirfarandi athugasemdir við einstakar greinar í drögum að breytingu á reglugerðinni:

2.gr.

Lagt er upp með að reglugerðin eigi að ná til skipa sem falla undir SOLAS samninginn frá 1. nóvember 1974 með síðari breytingum.

Núgildandi ákvæði SOLAS samningsins eru eftirfarandi samkvæmt samsettri útgáfu samningsins sem birt er á heimasíðu Samgöngustofu:

“Regulation 1 Application

\* \* Refer to MSC-MEPC.5/Circ.8 on Unified interpretation of the application of regulations governed by the building contract date, the keel laying date and the delivery date for the requirements of the SOLAS and MARPOL Conventions.

(a) Unless expressly provided otherwise, the present Regulations apply only to ships engaged on international voyages.

(b) The classes of ships to which each Chapter applies are more precisely defined, and the extent of the application is shown, in each Chapter

Regulation 3 Exceptions

- (a) The present Regulations, unless expressly provided otherwise, do not apply to:
- (i) Ships of war and troopships.
  - (ii) Cargo ships of less than 500 tons gross tonnage.
  - (iii) Ships not propelled by mechanical means.
  - (iv) Wooden ships of primitive build.
  - (v) Pleasure yachts not engaged in trade.
  - (vi) Fishing vessels.

(b) Except as expressly provided in Chapter V, nothing herein shall apply to ships solely navigating the Great Lakes of North America and the River St. Lawrence as far east as a straight line drawn from Cap des Rosiers to West Point, Anticosti Island and, on the north side of Anticosti Island, the 63rd Meridian”

Gildissvið reglugerðarinnar eins og lagt er til að henni verði breytt er því ekki í samræmi við ákvæði SOLAS 1974 ásamt síðari breytingum.

4. og 6. gr.

Í 4 og 6. gr. er lagt til að hækka stærðarmörk á þeim skipum sem mega sigla á „innri leið“ og afmörkuðum svæðum úr 20.000 BT í 30.000 BT.

Umhverfisstofnun bendir á að sú reglugerð sem hér um ræðir var sett í kjölfar strands flutningaskipsins Wilson Muuga sem strandaði skammt austan við Hvalsnes þann 19. desember 2006 og sat fast á strandstað. Árið 1997 hafði flutningaskipið Vikartindur orðið vélarvana 12 mílur út af suðvesturströnd Íslands og rak það upp á strönd.

Samgönguráðherra hafði stuttu áður skipað nefnd um leiðastjórnun skipa, neyðarhafnir og varnir gegn mengun frá siglingum til að gera tillögur að því „hvernig stuðla megi að því að fyrirbyggja slys og mengun á sjó og draga úr áhrifum þeirra á umhverfi sjávar og stranda og heilbrigði íbúanna“, Í kjölfar strands Wilson Muuga var nefndinni falið að setja í forgang að gera tillögu að afmörkun öruggra siglingaleiða skipa og/eða takmörkun á siglingum skipa m.a. að teknu tilliti til stærðar skips, gerðar þess farms og annarrar hættu sem kann að skapast vegna siglinga skipa við strendur landsins. Einnig bar nefndinni að fá alþjóðlega viðurkenningu á siglingaleiðum þeim sem afmarkaðar yrðu samkvæmt reglum IMO.

Í áfangaskýrslu nefndarinnar frá apríl 2007 segir meðal annars að meginmarkmiðin með leiðastjórnunarráðstöfunum séu tvíþætt en samslungin. Annars vegar sé 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 sé það markmið með leiðastjórnunarráðstöfununum að beina skipum frá siglingahættum á þeim svæðum sem þær ná yfir og á þær siglingaleiðir sem teljast öruggastar. Í skýrslunni segir einnig:

*„Í heild sinni hafa tillögurnar þann tilgang að efla öryggi skipaumferðar á því svæði sem þær ná til með því að draga úr líkum á óhöppum og alvarlegum afleiðingum þeirra slysa sem kunna að verða fyrir umhverfi og lífríki. Með þeim er stefnt að því að siglingar þeirra skipa sem tillögurnar ná til verði fyrir sem minnstri truflun og að sú mikilvæga starfsemi sem felst í millilandasiglingum verði starfrækt með fyllsta öryggi og í sátt við umhverfi og samfélag.“*

Tillögur að leiðastjórnun skipa fyrir Suður- og Suðvesturlandi voru samkvæmt ákvörðun samgönguráðherra lagðar fyrir Alþjóðasiglingamálastofnunina (IMO) árið 2007 með þeim rökstuðningi sem fram kemur í fyrrgreindri skýrslu, en þar er auk mikilvægi svæðisins sem uppeldis- og hrygningarsvæði fiska bent á mikilvægi stranda á þessu svæði fyrir margar

fuglategundir og á það hvaða afleiðingar olíumengun á svæðinu gæti haft fyrir lífríkið. Jafnframt var bent á takmarkaða toggetu skipa til björgunar á stærri skipum.

Tillögurnar hlutu samþykki hjá IMO og tóku alþjóðlegar reglur um leiðastjórnun gildi þann 1. júlí 2008, sbr. *reglugerð nr. 524/2008* um afmörkun siglingaleiða, svæði sem ber að forðast og tilkynningaskyldu skipa fyrir Suðvesturlandi.

Í lokaskýrslu nefndarinnar um leiðastjórnun skipa, neyðarhafnir og skipaafdrepp frá febrúar 2009 voru gerðar tillögur um breytingar á reglugerð nr. 524/2008, studdar af meirihluta nefndarinnar, og voru þær breytingar innleiddar í reglugerðina. Fram kemur í skýrslunni að fulltrúar Landhelgisgæslu Íslands og Umhverfisstofnunar í nefndinni gerðu athugasemdir við breytingarnar þar sem þær gengju einhliða gegn þeirri málamiðlun sem gerð var með setningu reglnanna sem ætlað væri að vernda mikla hagsmuni á klak- og uppeldissvæðum fiska og lífríkis í sjó og einnig lífríki fugla við strendur. Mengunarslys á þessu svæði gætu einnig haft miklar efnahagslegar afleiðingar. Í skýrslunni segir einnig: „*Bent var á að stundum hlekkist skipum á vegna bilunar í véla- og tækjabúnaði og geti það jafnt gerst hjá reyndum skipstjórnarmönnum sem óreyndum. Einnig væri geta til björgunar skipa á því svæði sem um ræðir allsendis ónóg og megi einu gilda um reynslu skipstjórnarmanna þegar ekki sé unnt að kalla til björgun þegar hennar er þörf. Vakin var athygli á því að björgunargeta hefði verið meðal þeirra forsendna sem lagðar voru til grundvallar þegar upphaflegar reglur voru settar og hún hefði alls ekki aukist síðan.*“

Umhverfisstofnun telur að þau rök sem að framan greinir sem sett voru fyrir takmörkun á siglingum á sérstökum svæðum og svokallaðri „innri leið“ hafi ekki breyst og að engin ný rök hafi verið færð fram sem réttlæti að reglum um stærð þeirra skipa sem sigla um svæðin verði breytt. Mengunarslys vegna siglinga skipa hafa ekki orðið á þessum viðkvæmu svæðum síðan takmarkanirnar voru settar á skipaumferð um svæðin. Með því að hækka heimildir fyrir stærri skip til að sigla um svæðið verður bæði aukning á umferð um þau svæði sem takmarkanir gilda á og þar með aukin slyshætta, en einnig er bráðamengunarhættan meiri því stærri sem skipin eru. Umhverfisstofnun telur því að þær breytingartillögur sem samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneytið leggur til um að heimila hækkun á stærðarmörkum úr 20.000 BT í 30.000 BT fyrir þau skip sem mega sigla um þau svæði sem takmarkanir gilda um skv. 4 og 6. gr. umræddrar reglugerðar séu ekki réttlætanlegar.

Virðingarfyllst,

Ólafur A. Jónsson  
sviðsstjóri

Lilja Ólafsdóttir  
lögfræðingur