

Seltjarnarnesi 27.04.2022

Innviðaráðuneytið
Sölvhólsgötu 7
101 Reykjavík

Nesskip leggur hér með inn umsögn varðandi breytingar á reglugerð nr. 524/2008 varðandi afmörkun siglingaleiða fyrir suðvesturlandi.

Ein af megin forsendum reglugerðarinnar frá 2008 var að auka öryggi í siglingum fyrir Reykjanes og fleiri svæði. Það er mat Nesskip að vel hafi tekist til með ýmsar þær ráðstafanir sem gerðar voru og innleiddar í reglugerðinni, s.s leiðarstjórnun (two-way-route) fyrir Reykjanes og Garðskaga, svæði sem ber að forðast, s.s vegna grynninga og heimild til skipa af ákveðinni stærð og gerð að teknu tilliti til reynslu skipstjórnarmanna til siglinga um svokallaða innri leið. Það sem reynslan hefur sýnt að ekki hafi tekist nægilega vel eru ákvæði í 5. og 6. gr. reglugerðarinnar um almennt 5.000 brúttótonna viðmið og skýlaust brot á jafnræði sbr. 6. gr. reglugerðarinnar um heimild skemmtiferðaskipa, óháð stærð, til siglinga um innri leið og önnur svæði fyrir suðvesturlandi. Fram komnar breytingar á reglugerðinni varðandi efri stærðarmörk skipa sem siglt geta um innri leið að uppfylltum ákveðnum skilyrðum eru eðlilegar og sjálfsagðar.

Það er eindregið mat Nesskip og skipstjórnarmanna sem rætt hefur verið við að almenn 5.000 brúttótonna stærðarmörk séu of lág. Þessu til stuðnings má nefna að í alþjóðlegum siglingum er gjarnan talað um skip undir 7.500 brúttótonnum að stærð (10.000 deadweight) sem strandsiglingaskip (coasters/short sea). Skip af þessari stærð sigla oftast tóm frá losunhöfnum við Faxaflóa. Dæmi eru um að skip t.d af stærðargráðunni 5.000-7.500 brúttótonn hafi þurft að fresta för vegna kröfu um siglingu um ytri leið eða skip legið undir áföllum á siglingu um þann vítispott sem ytri leið getur verið við ákveðnar aðstæður.

Bent hefur verið á í ítarlegu minnisblaði SVP dags. 24.11.2020 vegna þessa máls og sem jafnframt kemur fram í umsögn Félags skipstjórnarmanna í samráðsgáttinni, það sem lýtur að siglingum um ytri leið hvað varðar öryggi áhafna, skipa og farma. Hér er að öllu leiti tekið undir þau sjónarmið.

Auk öryggismála eru málefni s.s umhverfis- og mengunarmál samtíma okkar hugleikin og er það vel. Þegar skip sigla ytri leið í stað innri leiðar hlýst augljóslega af aukin eldsneytiseyðsla og aukinn CO2 útblástur. Bent hefur verið á sem dæmi m.a. í ofangreindu minnisblaði SVP að siglingavegalengd þriggja nýrra og fullkominna gámaflutningaskipa í föstum áætlanasiglingum til og frá landinu aukist um 4.000 sjómílu á ársgrundvelli við það að sigla ytri leið í stað innri leiðar. Á þessari auknu siglingavegalengd eyða skipin um 500 tonnum af svartolíu á ársgrundvelli þar sem CO2 útblástur nemur um kg 1,6 milljón. Samsvarar það CO2 útblæstri 400-500 fólksbíla á ársgrundvelli.

Vert er að nefna að frá því umrædd reglugerð frá 2008 var sett hafa orðið straumhvörf í björgunargetu, viðbragði og ferilvöktun við suðvesturströnd Íslands. Þar m.a. að nefna komu varð- og björgunarskipanna Þórs og Freyju, stórbættan þyrluflota Landhelgisgæslunnar auk komu dráttarbátsins Magna til Faxaflóahafna nýverið.

Umferð flutningaskipa fyrir Reykjanes á leið til og frá Faxaflóa er í öllum samanburði hverfandi. Má þar til dæmis nefna svæði svo sem dönsku sundin, norsku ströndina innan skerja og Ermasundið þar sem um 500 skip fara um daglega.

Hér er að öllu leiti tekið undir þær breytingar á reglugerð sem lagðar eru til. Jafnframt eru endurtekin og ítrekuð þau ofangreindu sjónarmið að skipum allt að 7.500 brúttótonn verði heimilt að sigla um innri leið og að þannig sé gætt að öryggi þeirra skipa og auknu jafnræði.

Virðingarfyllt,

Garðar Jóhannsson
framkvæmdastjóri