



Náttúruverndarsamtök Íslands

Iceland Nature Conservation Association

Norðurlandaráð

Bryndís Haraldsdóttir, form.
Oddný G. Harðardóttir, varaform.
Guðmundur Ingi Kristinsson
Hafdís Hrönn Hafsteinsdóttir
Hanna Katrín Friðriksson
Orri Páll Jóhannsson
Teitur Björn Einarsson

Reykjavík, 27. október 2023

Skýrsla þingmannanefndar um málefni Norðurslóða

Framundan er þing Norðurlandaráðs í Ósló dagana 30. október til 2. nóvembers. Þema þingsins er: Örugg, græn og ung Norðurlönd.

Þar gefst þingmönnum tækifæri til að vekja athygli á þeirri miklu ógn sem bruni svartolíu er við umhverfi Norðurslóða. Janframt að tryggja að orðum fylgi efndir.

Endurskoðun Norðurslóðastefnu Íslands

Hinn 19. mars 2021 skilaði þingmannanefnd [skýrslu til utanríkisráðherra](#) með tillögum að endurskoðaðri Norðurslóðastefnu. Á grundvelli tillagna nefndarinnar lagði þáverandi utanríkisráðherra tillögu til þingsályktunar fyrir Alþingi. Alþingi samþykkti tillöguna 19. maí 2021.

Með samþykkt tillögunnar markaði Alþingi nýja stefnu Íslands í málefnum Norðurslóða, mun víðtækari og framsæknari en þá sem samþykkt var 2011.

Náttúruverndarsamtök Íslands fögnuðu tillögunni. Það gerðu einnig regnhlífarsamtökin [Clean Arctic Alliance](#), sem Náttúruverndarsamtök Íslands eiga aðild að.

Einkum var fagnað þeirri niðurstöðu nefndarinnar (8. tölul.) sem jafnframt kom fram í greinargerð með þingsályktunartillögunni

Að leggja áherslu á að draga úr notkun jarðefnaeldsneytis á norðurslóðum, þar á meðal hætta brennslu svartolíu í siglingum, bæta aðgengi að endurnýjanlegum orkugjöfum og efla aðgerðir sem tryggja orkuskipti.

Í greinargerð nefndarinnar sagði:

Brýnt er að vinna gegn mengunarógn í norðurhöfum, svo sem af völdum olíuleka, eiturefna, geislavirkra efna eða plastúrgangs. Ef olía lekur í hafið á norðurslóðum getur hún setið í langan tíma í umhverfinu og valdið miklum skaða á lífríki, þar sem hún brotnar mjög hægt niður, auk þess sem hafís, kuldi og slæm veðurskilyrði geta

torveldað hreinsun. Notkun svartolíu í skipasiglingum á norðurslóðum er sérstakt áhyggjuefni. Ekki aðeins er mjög erfitt að hreinsa upp svartolíu ef mengunarslys verður á hafi, heldur losnar meira af sóti og mengunarefnum út í andrúmsloftið við brennslu hennar en annarra olíutegunda. Sótmenngun í andrúmslofti ógnar heilsu manna og sótagirnir sem setjast á ísbreiður hraða auk þess hlýnun með því að draga í sig varma og flýta bráðnun. Í aðgerðaáætlun Íslands í loftslagsmálum er kveðið á um að kröfur um eldsneytisnotkun í íslenskri landhelgi verði áfram hertar til að draga úr notkun svartolíu og reglugerð þess efnis tók gildi í byrjun árs 2020. Mikilvægt er að norðurskautsríkin leggist á eitt um markvissar aðgerðir til að draga úr og á endanum banna brennslu og flutning svartolíu í norðurhöfum, og beiti sér í þá veru á vettvangi Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar. Leggja þarf áherslu á vistvæn orkuskipti í samgöngum jafnt á sjó, landi og í lofti.

Málið hefur verið lengi til umræðu. Sjá [fréttatilkynningu](#) umhverfisráðherra frá 28. Mars 2012. Þar segir:

Sót og metan hafa mikil áhrif á loftslag þrátt fyrir stuttan líftíma í andrúmsloftinu. Með því að draga úr losun slíkra efna er hægt að hafa mikil áhrif á bæði loftslag og heilsu. Þannig má draga úr hlýnun sem er hröð á Norðurskautinu og hefur leitt til þess að ísinn þar hefur bráðnað umtalsvert síðustu 30 árin, bæði á hafi og í landi.

Í febrúar sama ár hafði [Evrópusambandið](#), ... sett af stað samráðsferli á netinu um hvernig draga megi úr losun gróðurhúsalofttegunda frá skipum.

Íslensk stjórnvöld geta nú gert tvennt:

1. Ríkisstjórninnier heimilt að banna notkun og flutninga á svartolíu innan 12 mílna landhelgi Íslands. Þar með væri útilokað að skip með svartolíu um borð færu nær landinu en 12 mílur. Slík aðgerð væri jafnframt sterk skilaboð út á við.
2. Stjórnvöld geta fylgt eftir tillögum norrænna umhverfisráðherra um grænar siglingaleiðir ([emission-free shipping between ports in the Nordic Region](#)) í samvinnu við önnur ríkiá Norðurlöndum, Evrópusambandið og ríki á Norðurslóðum. Um er að ræða áhrifaríkustu aðgerð gegn bráðnun íss og jökla Norðurslóða; aðgerð sem myndi vinna tíma fyrir alþjóðasamfélagið.

Ekki þarf að tíunda það hér að hlýnunarmáttur sótagna (e. black carbon) sem losna við bruna á svartolíu er 680 × meiri en losun af sama magni koltvísýrings yfir 100 ára tímabil og hefur 2.200 × meiri hlýnunarmátt yfir 20 ára tímabil. Því er ljóst að bann við svartolíu gæti gefið lífsnauðsynlegt andrými til að takast á við loftslagsvána, sem brátt kann að reynast óviðráðanleg ef ekki er gripið til raunhæfra aðgerða.

Norðurlönd hafa margsinnis [lýst vilja](#) til að taka á losun mengandi efna frá skipaumferð. Ekki síst á vettvangi Norðurlandaráðs, Norrænu ráðherranefndarinn, Norðurskautsráðsins, en einnig innan Alþjóðasiglingamála-stofnunarinnar. Fylgja verður eftir viljayfirlýsingum með aðgerðum.

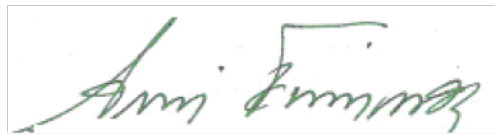
Einnig má benda á skýrslu Norræna ráðherraráðsins: [Reducing risks and increasing environmental security in Arctic Waters](#). How can the Nordic countries enhance cooperation? Dags. 28. Júní 2020.

Þar segir í [samantekt](#):

The most evident risks associated with Arctic shipping include carriage and transport of Heavy Fuel Oil (HFO) and toxic hybrid fuel oils, use of HFO and atmospheric emissions, ecological impacts by invasive species and inadequate SAR capability and capacity. Failure to mitigate these risks in an adequate manner may result in accidents and natural disasters, with serious implications for human safety and environmental protection. Sustainable shipping is an integral part of the solution to counter climate change within and beyond the Arctic region. Mitigating the risks in relation to shipping is therefore fundamental in ensuring sustainable, economic development in the Arctic.

Virðingarfyllst,

F.h. Náttúruverndarsamtaka Íslands

A handwritten signature in green ink, appearing to read 'Árni Finnsson', enclosed in a thin black rectangular border.

Árni Finnsson

LOSUN SÓTS (BLACK CARBON) FRÁ SKIPUM SEM ER SÉRSTÖK ÓGN VIÐ NORÐURSLÓÐIR.



Sótmengun frá skipum hefur mikinn hlýnunarmátt en tímabundin áhrif.

Hlýnunarmáttur sóts er 7 til 10 sinnum meiri þegar það fellur á ís og snjó, sem hraðar bráðnun.

Hlýnunarmáttur sóts er 7 til 10 sinnum meiri þegar það fellur á ís og snjó, sem hraðar bráðnun.

Þegar snjór og ís bráðnar koma dekkri fletir lands sem dregur úr endurgeislun sólar og hraðar hlýnunni.

2% sóts á Norðurslóðum má rekja til skipasiglinga en það hefur mun meiri áhrif því söt frá öðrum uppsprettum er mun ofar í andrúmsloftinu og áhrifin á snjó og ís því minni.

Megnið af sóti frá skipaumferðum Norðurslóðir fellur til jarðar þar og því eru áhrifin hlutfallslega mikil. Einkum vegna þess að flest skip sigla nálægt jöklum, snævi þöktum ströndum og ísröndinni – sem eru sérlega viðkvæm fyrir aukinni bráðnun.

Aukin skipaumferð á eða í grennd við Norðurslóðir, aukin notkun á svartolíu sem veldur sótmengun mun hraða hnignun Norðurskautsísins og bráðnun sífrera.



Hér er tengill á frekari upplýsingar á ensku www.hfofreearctic.org/blackcarboncards

Framleitt af Clean Arctic Alliance, hönnuð af Margherita Gagliardi – mars 2021

2