



Miljøverndepartementet
Postboks 8013 Dep
0030 OSLO

Høring - utkast til lov om endringer i lov om miljøvern på Svalbard 15062001 nr 79 (Svalbardmiljøloven)

Sjøfartsdirektoratet viser til brev av 10. mai 2010 hvor ovennevnte utkast til endring i Svalbardmiljøloven ble sendt på høring.

Sjøfartsdirektoratet har nøye gjennomgått endringsforslagene, men begrenser seg til å kommentere de forslag til endringer som berører Sjøfartsdirektoratets ansvarsområde, og som blir behandlet under kap. VII pkt 5.9, og som fører til forslag til ny § 82 a om krav til drivstoff for motorferdsel til sjøs.

Vi er fullt oppmerksom på at det i 2007 ble innført anløpskrav til skip for bruk og transport av tungolje til de store naturreservater rundt Nordaust- Svalbard og Søraust-Svalbard. Senere ble dette anløpskrav til skip også gjennomført for de tre største nasjonalparkene til Vest-Spitsbergen. Disse kravene ble fastsatt for å verne spesielle sårbare områder på Svalbard. Det at en kyststat stiller anløpskrav for å beskytte seg er imidlertid ikke det samme som å regulere en stats sjøterritorier, herunder uskyldig gjennomfart som er internasjonalt regulert i folkeretten.

Svalbardmiljøloven har til formål å opprettholde et tilnærmet uberørt miljø på Svalbard når det gjelder sammenhengende villmark, landskap, flora, fauna og kulturminner. Som det korrekt fremgår av pkt. 6.3.2 i rapporten gjelder lov 16. februar 2007 nr. 9 om skips sikkerhet (skipssikkerhetsloven) norske skip uansett hvor de befinner seg og utenlandske skip i norsk territorialfarvann, herunder Svalbard og Jan Mayen så langt det ikke er begrensninger folkeretten. Dersom det skal stilles krav til norsk og internasjonal skipsfart er det skipssikkerhetsloven som er den naturlige gjennomføringslov. Det er Sjøfartsdirektoratets ansvarsområde å stille krav til skips tekniske og operative sikkerhet, herunder også den miljømessige sikkerhet for å hindre forurensning til sjøs. Det er etter Sjøfartsdirektoratets oppfatning ikke naturlig å regulere nasjonal og internasjonal transport i en landbasert miljølov.

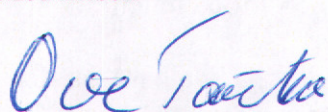
Når det gjelder et forbud mot bruk og transport av tungolje i territorialfarvannene rundt Svalbard, med unntak av innseiling til Longyearbyen, Barentsburg og Sveagruva må dette være i tråd med folkeretten. I utgangspunktet har kyststaten samme jurisdiksjonskompetanse i sjøterritoriet (til 12 naut. mil) som ellers i territoriet. Her begrenses den dog av fremmede fartøyers rett til uskyldig gjennomfart. Imidlertid kan kyststaten i særlige tilfeller gi nærmere regler om gjennomfarten. Havrettens regler gjenspeiler en avveining mellom den internasjonale skipsfarts interesse til mest mulig fri navigasjon og kyststatens interesse i å beskytte sin kystlinje mot forurensning og andre miljøskader. I henhold til havrettskonvensjonens artikkel 21 nr. 1 (f) kan det iverksettes regler til beskyttelse av kyststatens miljø. Sjøfartsdirektoratet er av den oppfatning at dette ikke kan omfatte krav til at skipsfarten skal bruke et bestemt drivstoff eller at det kan gis forbud mot

transport av tungolje. Etter Sjøfartsdirektoratets oppfattning tilsier regelen i konvensjonen at kyststaten kan stille strengere utslipskrav i visse områder, at den kan etablere områder som er særlige sårbare og dermed kreve at skip i disse områdene skal benytte bestemte seilingsleder, skal bruke los eller stille andre preventive vilkår for gjennomseiling. Uskyldig gjennomfart kan ikke begrenses ved å stille krav til fremmede skips utforming, bygging, bemanning eller utstyr, med mindre det gjennomfører allment godtatte internasjonale regler eller standarder. Det siktes her til slike regler eller standarder som er fastsatt innen rammen av FNs sjøfartsorganisasjon, IMO. Transport av tungolje er internasjonalt regulert både med hensyn skipets bygging, dets utstyr, hvordan det skal lastes osv. Det er årsaken til at Sjøfartsdirektoratet ikke kan se at man kan gi forbud mot bruk av tungolje som drivstoff eller forby transport av tungolje i uskyldig gjennomfart i henhold til folkeretten. Dersom det imidlertid er mulig å stille slike krav skal dette offentliggjøres på behørig måte. Fremmede skip skal kjenne regelverket. Det betyr således at det skal orienteres om kravene i IMO.

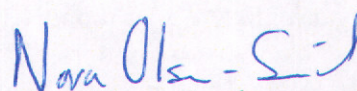
Når det gjelder de økonomiske og administrative konsekvenser av et eventuelt forbud og transport av tungolje er disse ikke behandlet i rapporten for skipsfarten. Sjøfartsdirektoratet er av den mening at det vil få store konsekvenser for skipsfarten. De konsekvenser som er foretatt er kun vurdert i forhold til inntekter for bosetningens næringsliv og i forhold til drivstoffkostnader for fiskefartøy. Det bør foretas samfunnsøkonomiske analyse i forhold til konsekvenser for skipsfarten.

Sjøfartsdirektoratet har også kommentarer til høringslisten. Høringslisten begrenser seg stort sett til kun å omfatte lokale interesser på Svalbard. Et forslag til endring av regler og nye krav til skipsfarten som har store konsekvenser for nasjonal og internasjonal skipsfart burde ha vært sendt på en meget bredere høring og først og fremst til alle rederorganisasjoner.

Med hilsen



Ove Tautra e.f
fung. sjøfartsdirektør



Nora Olsen-Sund
avdelingsdirektør