

Longyearbyen, 23. august 2010

Det kongelige miljøverndepartement
Postboks 8013 Dep

0030 OSLO

Vedr: Utkast til lov om endringer i lov om miljøvern på Svalbard 15. juni 2001 nr. 79 (Svalbardmiljøloven).

Vi viser til høringsnotat av 11.05.2010.

Svalbard Reiselivsråd er en interesseorganisasjon for 62 av Longyearbyens bedrifter med direkte eller indirekte reiselivstilknytning. Medlemsmassen er mangfoldig og bredt sammensatt og representerer både mindre bedrifter og enkeltmannsforetak med få ansatte til større konsern med mange ansatte.

Svalbard Reiselivsråd stiller seg positiv til tiltak som tar utgangspunkt i en fornuftig forvaltning av Svalbards natur og miljø. Opplevelser i naturen og villmarken er en sentrale deler av de produkter vi tilbyr våre besøkende. Sikkerhet for våre gjester, naturen og kulturminnene har største prioritet.

Reiseliv er av Stortinget definert som et hovedsatsingsområde på Svalbard, sammen med gruvedrift og forskning. Reiselivsnæringen har, i de årene den har eksistert på øygruppen, stadig fått nye innskjerpelser og reguleringer å forholde seg til. Næringen har bærekraftig turisme som grunnprinsipp i sin filosofi, for å bevare natur og miljø, som er grunnlaget for vår eksistens og drift. Stadig nye strenge innskjerpelser og reguleringer er uheldig for ei næring som utsettes for sterk konkurranse fra tunge destinasjoner på fastlandet, i våre naboland og i verden forøvrig. En viktig faktor for et vellykket, bærekraftig reiseliv er en viss grad av forutsigbarhet. Kontinuerlige endringer og innskjerpelser bidrar ikke til dette.

Denne høringsuttalelsen vil ta for seg følgende to kapitler:

- **5.4. Kap. IV. Flora og fauna - Ny §30 a: Sikring mot isbjørnangrep**
- **5.9. Kap. VII. Virksomhet med kosekvenser for miljøet – Ny §82 a. Tungoljeforbud i Svalbards territorialfarvann.**

Flora og fauna - Ny §30 a: Sikring mot isbjørnangrep.

Svalbard Reiselivsråd er sterkt kritisk til at detaljregulering av isbjørnsikring skal inn i lovs form. Siden det varierer veldig hvilket utstyr som til enhver tid er tilgjengelig er det viktig at det gis mulighet for å kunne revidere kravene raskt, etter hvert som det kommer nytt tilgjengelig utstyr. Her er lokalkunnskap avgjørende og Svalbard Reiselivsråd mener at **krav til isbjørnsikring** best reguleres i forskrifts form.

Virksomhet med konsekvenser for miljøet – Ny §82 a. Tungoljeforbud i Svalbards territorialfarvann.

Oversjøiske cruise er den eldste turismen på Svalbard og Longyearbyen eksisterer takket være den. John Longyear, som startet kulldriften på Svalbard kom første gangen til øygruppen som cruisepassasjer.

Langs de tradisjonelle seilingsledene og i det seilingsmønsteret som har vært brukt i 140 år har det ikke vært større ulykker med skadelige oljeutslipp. Oversjøiske cruiseskip seiler på Svalbard om sommeren i isfrie områder. Påstanden i høringsnotatet om at det seiles i betydelige mengder is medfører ikke riktighet. Det seiles heller ikke i mørke.

Svalbard Reiselivsråd registrerer at høringsnotatet ikke inneholder vurderinger av ny, moderne kommunikasjonsteknologi. I dag har vi satellittovervåkning av skip i Svalbard-området og moderne trafikkontroll. Det er fullt mulig å legge opp til systemer hvor alarmer utløses hvis skip beveger seg utenfor definerte områder. Slike tiltak burde vært vurdert i diskusjonene om tungoljeforbud og begrensning av fartsområder.

Høringsnotatet beskriver tunge internasjonale prosesser hvor blant andre Arktisk Råd spiller en fremtredende rolle. Her antydes det at de arktiske statene vil fremme et forslag for IMO (FNs skipsfartsorganisasjon) om å skjerpe kravene til oljekvalitet i arktiske områder, med tungoljeforbud som resultat. Svalbard Reiselivsråd mener et tungoljeforbud på Svalbard, utover det som allerede er innført på Øst-Svalbard, må vente til disse arbeidene er slutført. Igjen; forutsigbarhet er viktig, og det burde være et mål og i størst mulig grad å sikre felles regelregimer. Et internasjonalt IMO-tiltak er i så måte et skritt i riktig retning.

Havrettskonvensjonen åpner for at "kyststaten kan gi regler om uskyldig gjennomfart blant annet av hensyn til bevaring av kyststatens miljø og for å hindre forurensing." Svalbard Reiselivsråd mener det er viktig at norske myndigheter, i lov og forskriftsarbeidet, ser på konsekvensene for alle traktatlandenes virksomheter.

Svalbard Reiselivsråd advarer mot å bruke Klima- og forurensingsdirektoratets (KLIF) sin "Utslippsrapport – klima Svalbard" som beslutningsgrunnlag i det videre arbeidet med et tungoljeforbud på Svalbard. Reiselivsnæringen på Svalbard står samlet bak kritikken av denne rapporten. Tallstørrelsene i rapporten inneholder grove feil og er derfor med på å peke ut cruisenæringen som en versting i klimautslippsammenheng. Svalbard Reiselivsråd ser også en fare for at rapporten skal skade det positive omdømmet som aktørene i næringen har brukt mange år på å bygge opp.

Det er mange land som har historie på Svalbard og den oversjøiske cruisetrafikken representerer flere av disse. Denne trafikken skal utestenges fra Svalbard, mens norske myndigheter gir spesialtillatelse til egen virksomhet. Det er grunn til å spørre om den permanente korridoren inn van Mijenfjorden er opprettet for å skjerme den norske stats virksomhet på Svalbard og om dette er en diskriminering av andre næringer og andre traktatparter? Det er også grunn til å spørre om ikke dette unntaket fra loven innebærer at man må gå tilbake og endre forskriften for Nordenskiöld land nasjonalpark?

Konsekvenser.

Ingen cruiserederier vil kunne selge en to-dagers seiling på åpent hav fra fastlandet for så å seile en korridor i Isfjorden inn til Longyearbyen. Konsekvensen av lovendringen vil, som høringsnotatet sier, bli at andelen skip vil begrenses betraktelig. Cruisetrafikken vil høyst sannsynlig opphøre når attraksjonskraften forsvinner.

Tromsø Havn har satt i gang arbeid for å bli snuhavn for oversjøiske cruiseskip i Nord-Norge. Da er man avhengig av at skipene kan besøke en internasjonal havn under cruisene. Longyearbyen tilfredsstiller status som internasjonal havn og er derfor, i denne forbindelse et naturlig anløp, som havner i Russland er på seilinger østover.

Et totalt tungoljeforbud vil sette en stopper for den betydelige rollen Svalbard kan spille i arbeidet for Tromsøs status som snuhavn i nord.

Høringsnotatet inneholder ingen økonomiske konsekvensvurderinger. Svalbard Reiselivsråd mener det er uansvarlig med tanke på den store økonomiske betydningen oversjøiske cruiseskip har for lokalsamfunnet Longyearbyen. En viktig del av det økonomiske grunnlaget for opprettholdelsen og utviklingen av det robuste og varierte familiesamfunnet vil forsvinne.

Grunnlaget for gode service- og varetilbud til lokalbefolkningen og turister vil bli redusert, siden omsetningen fra oversjøiske cruisegjester er med på å gi flere virksomheter nødvendige inntekter så de klarer å holde åpent hele året.

I 2009 kom 5,1 millioner kroner av Svalbards Miljøvernfonds midler fra oversjøiske cruisepassasjerer. Et bortfall av disse midlene vil begrense fondets muligheter til å støtte gode prosjekter så vel som større og langvarige miljøprosjekter.

Av Longyearbyen Havns inntekter på 6,7 millioner kroner i 2009, kom 45% fra oversjøiske cruiseskip. Dette er midler som kommer lokalsamfunns- og havneutviklingen til gode. Trafikken til havna reduseres med bare 5% hvis den oversjøiske cruisetrafikken opphører. Det betyr altså at de faste kostnadene beholdes, mens inntektene reduseres dramatisk. Når Longyearbyen Havn, av naturgitte grunner, bare genererer trafikk under halvparten av året, finnes der ingen muligheter til å erstatte tapene, som frafall av cruiseanløpene representerer.

Nærings- og Handelsdepartementet har vært opptatt av hvordan cruisenæringen kan inkluderes i den nasjonale reiselivsstrategien og hvordan samspillet mellom cruiseturisme og landbasert turisme kan utnyttes til felles beste. Debatten omkring cruiseturismens bidrag til den norske reiselivsnæringen har ledet til et behov for bedre dokumentasjon av forholdet mellom landbasert reiseliv og cruisenæringen.

På bakgrunn av det ovenstående, er det definert følgende 8 punkter som skal analyseres i en planlagt undersøkelse hvor også bedrifter i Longyearbyen skal delta:

- Styrke kunnskapen om konsekvensen av cruiseturisme i Norge – gi viktige bidrag til det videre arbeid med å inkludere cruisebransjen i den nasjonale reiselivsstrategien.
- Vise de verdiskapende ringvirkninger cruiseturismen medfører for de destinasjoner og regioner cruiseskipene anløper.
- Avdekke hvor mye penger cruiseturistene legger igjen i de enkelte destinasjoner/regionene.
- Forbruksfordeling på forbruksgrupper. Hva bruker cruiseturistene penger på ved disse destinasjoner/regioner?
- Hvem nyter godt av cruiseturistenes forbruk: landbasert reiselivsnæring (herunder aktivitets- og opplevelsesaktører) og eller annet næringsliv (herunder lokal handelsstand) samt hvordan cruiseturistenes forbruk fordeler seg mellom ulike næringsaktører.
- Er det landbasert reiselivsnæring, herunder aktivitets- og opplevelsesaktører og/eller annet næringsliv, herunder lokal handelsstand som nyter godt av cruiseturistenes forbruk?
- Hvordan fordeles cruiseturistenes forbruk mellom ulike næringsaktører?
- Undersøkelse av turistenes profil nasjonalitet, alder, familie eller gruppereiser, reiseformål, cruisekategori (rundreiser i Norge, Baltikum med Norge, Nord-Norge, polarcruise, destinasjoner besøkt, etc.)
- Undersøkelse av bruken av lokale turistprodukter (opplevelses- og aktivitetsleverandører) og hvordan arrangeres og markedsføres disse – gjennom avtale mellom tjenesteleverandør og cruiserederiet/-operatør.

Longyearbyen Lokalstyre skal også undersøke de økonomiske ringvirkningene av den oversjøiske cruisetrafikken lokalt. Resultatene skal innlemmes i den årlige næringsanalysen som utføres av Rieber.

Et sammendrag av konsekvensene av et tungoljeforbud:

- Longyearbyen havn vil tape ca. kr. 3 - 4 millioner pr. år
- Svalbards Miljøvernfond vil miste ca. kr. 5 – 6 millioner pr. år
- Deler av handelsnæringen i Longyearbyen vil tape mellom 20 og 40% pr år
- Vareutvalg og servicetilbud i Longyearbyen reduseres
- Grunnlag for dagens antall helårsåpne butikker og kafeer vil reduseres
- Longyearbyen blir et "dødere" samfunn deler av året

Løsninger.

Siden det arbeides med å gjøre IMO's Polarkode til et bindende regelverk under MARPOL-konvensjonen og SOLAS-konvensjonen ber Svalbard Reiselivsråd om at arbeidet med et tungoljeforbud i Svalbards territorialfarvann utsettes til fellesforslaget fra de arktiske statene til IMO om å endre MARPOL Annex I er behandlet.

For å opprettholde attraktiviteten som cruisedestinasjon foreslår Svalbard Reiselivsråd at det etableres en permanent korridor i Magdalenefjorden i tillegg til inn Isfjorden Tempelfjorden og Billefjorden ligger innenfor forvaltningsområde 10, som har status som rekreasjonsområde. For å opprettholde Svalbards attraksjonskraft for oversjøiske cruise ber Svalbard Reiselivsråd om at det også etableres korridorer i disse fjordene. I tillegg til at det vil gi passasjerene gode svalbardopplevelser, vil rederiene fortsatt kunne tilby cruise til Svalbard.

Når Ny-Ålesund stenges for cruiseskipene vil Pyramiden være en spennende erstatte. Trust Arcticugol driver renovering av denne forlatte, vakre, tradisjonsrike bosettingen, som vil gi cruisepassasjerne historien og kulturen de etterspør. Cruisepassasjerene vil også være kjærkommen for bosettingens økonomi.

Konklusjon:

- Det er direkte uansvarlig å lage en ny lov uten å ha analysert hvilke økonomiske konsekvenser den vil få.
- Svalbard Reiselivsråd er i mot forslaget om generelt tungoljeforbud slik det foreligger og ber om at ingen beslutninger om dette fattes før IMO har kommet til konklusjon i sitt arbeid.

Med hilsen

SVALBARD REISELIVSRÅD


Trygve Steen
styreleder


Unni Myklevoll
reiselivssjef

Kopi: Sysselmannen på Svalbard
AECO
Longyearbyen Lokalstyre
Justisdepartementet – Polaravdelingen
Næringsdepartementet
Fiskeri- og kystdepartementet
Utenriksdepartementet