

Det Kongelige Miljøverndepartement
V/Marie Helen Korsvoll
Postboks 8013 Dep
0030 OSLO

Høringstuttalelse vedr utkast til lov om miljøvern på Svalbard (Svalbardmiljøloven)

Med ref til høringsnotat av 11.05.2010

Pole Position Spitsbergen AS er et logistikselskap som driver helårlig virksomhet med base i Longyearbyen med satsningsområder skipsagentur, frakt, Nordpolen og leveranser av totale logistikk-løsninger i Arktis. Selskapet sysselsetter 9 personer på heltid , opptil 15 personer varierende kontraktsforhold og omsatte for rundt 23 MNOK i 2009.

Generelt:

Som operatør i Arktis er forutsigbarhet en vesentlig faktor for en sunn utvikling i aktivitet og lokal sysselsetting men også i forhold til å sikre et positivt samspill med myndighetsaktører . Mengden av tiltak og endringer som er ønsket innført i forbindelse med Svalbardforvaltningen de siste årene er omfattende og og kan være et hinder for dette.

Vi savner på mange måter en "Time Out" . En fredningstid der man en periode kan gis rom, og ikke minst tillit, til å drive ut i fra et konsist og forutsigbart regelverk.

Vi ser at utkastet til endringer i Svalbardmiljøloven kan virke klargjørende og håper det kan bidra positivt til nettopp dette.

Slik vi oppfatter høringsnotatet kan det synes som at det er et underliggende mål å flytte makt fra Sysselmannen over til departementer og direktorat, slik det eksempelvis fremgår i punktene om fangstmenn, kulturminner og for motorferdsel til sjøs.

Vi er betenkt over en slik utvikling da vi mener Sysselmannen, og andre etater – i dette tilfelle maritime - har tilstrekkelig kompetanse faglig sett, og ikke minst knyttet til kunnskap om lokale forhold til å gjøre korrekte vurderinger og beslutninger.



Pole Position Spitsbergen AS
P.O. Box 514
NO-9171 LONGYEARBYEN

Phone: +47 7902 3535
Fax: +47 7902 3536
Cell: +47 901 000 32

Visiting address:
Port of Longyear / Bykåla
Org.nr. 987 895 519

Pole Position Spitsbergens kommentarer er begrenset til følgende:

Tungoljeforbudet.

Oversjøiske cruisenløp til Svalbard er en viktig del av den totale turisttrafikken til Svalbard og Longyearbyen.

Ett forhold er de direkte inntektene dette segmentet generer, både for lokalt næringsliv og havnevesen – men vel så viktig er de indirekte konsekvensene i form av salg og markedsføring (gjenkjøp), bidrag til Miljøfondet og det uutnyttede potesialet som ligger i formidling / kompetanse om arktiske forhold.

Vi er i mot et generelt forbud mot tungolje i Svalbardfarvann der det kun legges til rette for Statens egne interesser ved et varig unntak for Van Mijenfjorden, samt korteste seilingsvei inn til Longyearbyen og Barentsburg.

Vi stiller oss uforstående til at man ikke skulle kunne gi andre næringsaktører enn SNSK tilsvarende unntak for seilingsleder som er godt kjent og har en lengre historie enn den industrielle kullproduksjonen på Svalbard.

Cruiseskip har besøkt Magdalenefjorden og Kongsfjorden i nærmere 140 år.

Med dagens satellittteknologi og avanserte navigasjonsutstyr kunne man overvåket trafikken i disse seilingsledene og sikret at skipene kun gikk i de forbeholdte områdene. Vi er overrasket over at man ikke har vurdert andre type tiltak enn en generell stenging, så som krav til utstyr / kjentmann / fartøy / manøvreringsutstyr o.l

Anløp i andre fjorder enn Adventfjorden/Longyearbyen er avgjørende for at cruiseselskapene legger Spitsbergen inn i sine planer.

Argumentasjonen i notatet om at konsekvensen av en eventuell stenging av

Magdalenfjord/Kongsfjord kan medføre økt trafikk til Longyearbyen vitner om manglede kunnskap om hvordan dette markedet opererer og snur hele saken på hodet. Med en seilingstid i åpent hav på på 2 – 4 dager til og fra øygruppen er operatørens ønsker om mer enn kun et anløp inn til Longyearbyen åpenbar.

Med bakgrunn i de signaler vi mottar fra operatørene vil forslaget slik det fremstår sannsynligvis innebære at den oversjøiske cruisetrafikken forsvinner fra Svalbard.

Vi ber om at man utsetter denne saken og forholder seg til arbeidet som de arktiske statene har varslet igangsatt i IMO regi med et bindende regelverk under MARPOL og SOLAS konvensjonen. Vi er tilhenger av et felles regime for de arktiske områdene og mener at et slikt samarbeid gir større slagkraft enn lokale variasjoner.

Departementets myndighet til å fastsette forskrift om motorferdsel i sjø

Vi er motstander av at Miljøverndepartementet skal tillegges myndighet til å fastsette forskrifter om motorferdsel til sjøs . Vi kan ikke se at det finnes tungtveiende argumenter for at Miljøverndepartementet skal være best egnet til å regulere maritim ferdsel eller inneha tilstrekkelig kompetanse til å vurdere sjøsikkerhet.

Longyearbyen 20.08.2010



Terje Aunevik
Daglig Leder