



## Tilsvar høring – forslag til endringer i forskrifter etter lov om miljøvern på Svalbard

Longyearbyen 11/7/2013

Viser til høring vedrørende forslag til endringer i forskrifter etter lov om miljøvern utstedt av Det Kongelige Miljøverndepartement 16.05 2013.

Endringene omfatter blant annet reguleringer av ferdsel med luftfartøy på Svalbard. Lufttransport imøteser en presisering av forskriften, da dagens forskrift er noe mangelfull på området, og de begrensninger som finnes er dårlig/ vagt forankret. En tydeliggjøring av regelverket som er standardisert og transparent for alle aktører er derfor å foretrekke, slik at dette er tydelig både for de som er involvert i luftfart og eksterne.

Lufttransport utfører i dag oppdrag med to Dornier 228 fly for

- SNSG med passasjertrafikk til Svea,
- Kings Bay med passasjertrafikk til Ny Ålesund,
- Kystvakta med kyst og fiskeriovervåkning.
- Ad hoc oppdrag på vegne av forskere, myndigheter m.fl.

Lufttransport har åpenbart ingen egeninteresse av å fly i nærheten av de berørte områder nevnt i forskriften, men vil likevel komme i konflikt med flere av disse igjennom løsning av oppdrag for våre kunder dersom dette reguleres på foreslått måte. Forslaget gir ingen rom for unntak eller lettelse ift oppdragets art. Vi vil likevel understreke at vi har stor egeninteresse av å unngå f.eks kjente fuglekonsentrasjoner av sikkerhetsmessige hensyn (f.eks "Bird Strike").

Vi stiller oss skeptiske til at man av prinsipielle årsaker velger å legge seg på en mer restriktiv linje enn hva standardiserte regelverk ellers skulle tilsi. Luftfart er i stor grad enhetlig regulert igjennom ICAO (FN) og EU (/EASA), likevel velger man her å lage helt særskilte regler som avviker andre etablerte regelverk. Dette kan i seg selv skape rom for missforståelser. Slik vi ser det er det ikke faglig forankret at man bør legge seg på en annen linje enn hva som ellers er benyttet.

Inn- og utflyvningene til Svea og Ny Ålesund vil til en viss grad bli berørt. Dette kan ganske enkelt håndteres, da dette er standardiserte ruter, som også i dag tar hensyn til de foreskrevne områder, dog ikke i den grad som her er foreslått. Forskriften gir med de høydebegrensninger som i dag er oppgitt ingen åpning for lettelse i forhold til dette.

Forskriften åpner heller ikke for lettelse ift årstid, for eksempel vinterstid hvor man ikke er berørt i samme grad i mange av områdene.

Igjennom oppdrag for Kystvakten er det primære mål i sluttenden overvåking i forhold til miljøkriminalitet, herunder overfiske og illegalt fiske samt kartlegging av skipstrafikk og turistaktivitet. På oppdrag fra Kystvakten utfører vi til tider også flygninger koordinert med



## Tilsvar høring – forslag til endringer i forskrifter etter lov om miljøvern på Svalbard

Sysselemanden. Kun på enkelte tokt er representanter fra Kystvakten eller Sysselemanden representert om bord i luftfartøyet. Slik forskriften i dag er utformet finnes det da ingen måte man kan fravike de forskrevne minstehøyder og –avstander, selv om dette er nettopp i den hensikt å opprettholde de foreskrevne regelverk mtp miljø, fiskeri og restriksjoner forbundet med ferdsel på Svalbard, eller for eksempel søk og redning. Dersom man skal ta oppdragsspesifikke hensyn mener vi det er viktig at dette også er belyst i forskriften, slik at dette er transparent for allmennheten.

Mange av nasjonalparkene og naturreservatene strekker seg også svært langt ut fra land, hvor det åpenbart ikke er noen fare for forstyrrelser av fugle- og dyreliv. Lufttransport har igjennom Luftfartstilsynet fått tillatelse til å fly ned til 250 ft der hvor dette er nødvendig i oppdragsøyemed for Kystvakten. Slik forskriften i høringsforslaget er utformet vil vi ikke ha anledning til å overvåke legalt fiskeri, skipstrafikk og omlasting i disse områdene, da disse er trukket svært langt ut fra land. Om man f.eks i stedet hadde definert forskriften til å gjelde 1 NM ut fra land også i disse områdene vil man ivareta nødvendige miljøvernhensyn, samtidig som man åpner for å utføre aktuell overvåking på vegne av Kystvakten (og evt Sysselemanden om spesifisert). Men eksempelvis vil selv dette gjøre det utfordrene å f.eks overvåke omlastingsaktivitet, som foregår i omfattende skala, i Bellsundet og tilsvarende områder.

Vi har tidligere også vært borti problemstillingen rundt ”større, kjente konsentrasjoner av pattedyr og fugl”. Dette er en juridisk lite håndterlig formulering det åpenbart er forskjellige definisjoner av ut fra bakgrunn, kunnskap, tilhørighet og personlige oppfatninger.

Lufttransport ønsker derfor at nødvendige hensyn blir tatt for å gjøre arbeidet med overvåking av områdene i tilknytning til Svalbard mulig, samt at etablerte inn- og utflygninger forblir uberørt til de 3 flyplassen vi benytter på øygruppa, i det vi mener tilstrekkelig hensyn er ivaretatt igjennom etablerte prosedyrer i disse områdene. En sesongmessig og oppdragsspesifikk divergering hadde også vært å foretrekke.

**Roger Lillemæhlum**

Chief Pilot D228,  
Longyear / Svalbard



Lufttransport AS  
[www.lufttransport.no](http://www.lufttransport.no)  
Phone (Cell): +47 932 12 520