



KYSTVERKET

Klima- og Miljødepartementet
Postboks 8013 Dep
0030 Oslo

Deres ref	Vår ref	Arkiv nr	Saksbehandler	Dato
	2021/2524-2		Anette Solbraa-Bay	11.02.2021

Høringsuttalelse til utkast til lov om endringer i lov om miljøvern på Svalbard 15. juni 2001 nr. 79 (svalbardmiljøloven)

Vi viser til utkast til lov om endringer i lov om miljøvern på Svalbard 15. juni 2001 nr. 79 (svalbardmiljøloven) som ble sendt på høring 6. november 2020, med høringsfrist 6. februar 2021. Kystverket har etter dialog med Klima- og miljødepartementet fått utsatt høringsfristen til 11. februar 2021.

Kystverket støtter Klima- og miljødepartementets forslag om å innføre et generelt forbud mot tungoljer og hybridoljer som drivstoff på Svalbard. Ut fra beredskaps- og miljømessige hensyn ser Kystverket at det foreslåtte forbudet har en rekke miljøfaglige og beredskapsmessige gevinster om det gjennomføres. Ved å sette begrensinger for bruk av petroleumsbaserte drivstofftyper oppnår man en spesifikk regulering av uønskede oljetyper samtidig som det åpnes for innovasjon. Videre er vi positive til at det fastsettes strengere krav enn i IMOs utkast til regulering.

Nedenfor følger Kystverkets innspill til de foreslåtte lov- og forskriftsendringene.

Bemerkninger til definisjonen i forskrift om krav til drivstoff for motorferdsel i sjø § 1
Innledningsvis vil Kystverket bemerke at utkastet til § 82 i svalbardmiljøloven og den foreslåtte definisjonen i forskrift om krav til drivstoff for motorferdsel i sjø (forskriften) § 1 synes å være motstridende.

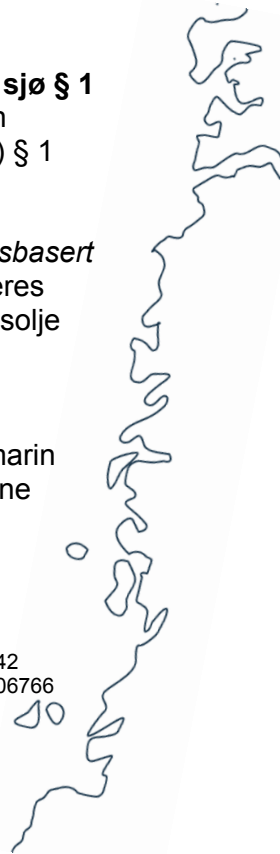
I lovutkastet heter det at «skip [...] skal ikke bruke eller ha om bord annet petroleumsbasert drivstoff enn naturgass og marin gassolje» og at naturgass og marin gassolje defineres nærmere i forskrift. I forskriftsutkastet § 1 omtales imidlertid naturgass og marin gassolje som forbudte drivstofftyper. Den nærmere definisjonen i bestemmelsen lister opp drivstofftypene DMA, DMX, DMZ, DFA og DFZ. Samtlige er marine gassoljer.

Kystverket antar at Klima- og miljødepartementet har ment å omtale naturgass og marin gassolje som tillatte drivstofftyper og at det kun er ment å liste opp tillatte typer marine

Sentral postadresse: Kystverket, postboks 1502,
6025 ÅLESUND

Telefon: 07847
E-post: post@kystverket.no
Internett: <https://kystverket.no>

Org.Nr.: 874783242
Bankgiro: 7694 05 06766



gassoljer. For det tilfelle at Klima- og miljødepartementet anser det som hensiktsmessig å liste opp tillatte typer naturgass vil Kystverket oppfordre til at LNG, CNG og LPG tillates.

Kystverket vil videre bemerke at ISO 8217 er revidert flere ganger og at det er ukjent hvordan denne vil oppdateres neste gang. Ettersom ISO 8217:2017 er gjeldende utgave av standarden, vil Kystverket oppfordre til at Klima- og miljødepartementet henviser til denne i forskriften. Dette for å sikre forutsigbarhet og for å unngå eventuelle uventede følger ved å vise til den til enhver tid gjeldende utgave av standarden.

Beredskaps- og miljøhensyn taler for et tungoljeforbud

Som Klima- og Miljødepartementet peker på i sitt høringsbrev, står beredskapen mot akutt forurensning på Svalbard ovenfor helt spesielle utfordringer. Blant annet er responstiden lang grunnet store avstander både fra fastlandet og på selve øygruppen. Dette øker risikoen og sannsynligheten for påslag på strender og inn mot brefronter betraktelig ved et oljeutslipp. Å gjennomføre strandrensing på Svalbard er svært krevende med hensyn til blant annet logistikk, forpleining og isbjørnsikring. I tillegg vil opprydding i brefronter være vanskelig gjennomførbart, og ofte umulig, grunnet den faren som brekalving utsetter innsatspersonellet for. Det vil i tillegg være kostbart å frakte bort oppsamlet olje, forurenset tang, drivved og marint søppel etter en aksjon mot akutt forurensning på Svalbard.

Kalde temperaturer medfører at avdampning og nedbrytning av petroleumsprodukter skjer langsommere. Dette gjelder både tungolje og lettere produkter som marin gassolje. Levetiden for tungolje under lave temperaturer er meget lang. Lang levetid på sjø innebærer at fugle- og dyreliv i større grad eksponeres ved utslipp av tungolje sammenliknet med ved utslipp av lettere oljetyper. Dette tilsier at potensialet for miljøskader etter utslipp av tungolje er stort, særlig med tanke på eksponering av sjøfugl og strandhabitater.

Lettere produkter vil også kunne få en noe lengre levetid på sjø i kaldt klima, men dette er marginalt sammenlignet med levetiden for tungolje. Drivstofftypene som foreslås tillatt vil heller ikke medføre de samme utfordringene med blant annet viskositetsøkning som tyngre oljeprodukter har. De inneholder imidlertid som regel en større andel av komponenter som vil kunne spres i vannsøylen. Tidligere studier av giftighet har vist at disse produktene kan oppvise stor variabilitet i sin giftighet for vannlevende organismer, også innenfor en og samme produktkategori. En kan altså ikke utelukke giftighet i for vannlevende organismer som en mulig lokal påvirkning fra utslipp av marin gassolje. Det vil som regel være snakk om kortvarige akutte effekter, som i de aller fleste tilfeller vil avta raskt på grunn av naturlig nedbrytning og fortynning i vannsøylen. Til tross for at marin gassolje har høyere giftighet i vannsøylen er skadepotensialet fra tungolje betydelige høyere på grunn av at denne oljen vil brytes svært sakte ned. Marin gassolje spres raskere på sjøen enn tungolje, men Kystverkets oljevernutstyr er likevel egnet til å håndtere slike utslipp. Dette har vi blant annet erfart etter havariet av KNM Helge Ingstad i 2018.

Slike petroleumsprodukter fordamper raskere og dispergeres lettere mekanisk av vær og vind. Det er også langt mer effektivt å fjerne lettere oljeprodukter fra overflaten med dispergeringsutstyr fra fartøy eller helikopter. Marin gassolje er lettere antennbart enn tungolje, også i kaldt klima, hvilket muliggjør in situ brenning om denne bekjempelsesmetoden vurderes som den mest hensiktsmessige for å begrense miljøskade.

Utfordringer knyttet til nødlossing i arktiske strøk

Videre vil Kystverket trekke frem at nødlosseoperasjoner i arktiske strøk er krevende. Fartøy som grunnstøter eller havarerer kollapse sjeldent fullstendig, slik at noen av fartøyets drivstofftanker ofte er intakte. For å begrense forurensningspotensialet ved en hendelse vil Kystverket ofte pålegge eier å helt eller delvis tømme fartøyet for drivstoff og andre oljeprodukter. Fartøy som benytter tungolje som drivstoff er som oftest avhengig av at oljen varmes til en viss temperatur for at den skal være egnet som drivstoff. For det tilfellet at fartøyet grunnstøter eller havarerer vil temperaturen på tungoljen synke, med den konsekvens at oljens viskositet øker. Det er svært sannsynlig at oljen når en temperatur som gjør at den nærmest er umulig å fjerne fra drivstofftankene. I slike tilfeller vil man være avhengig av ekstern varme, slik som for eksempel varmesløyfer, for at en nødlosseoperasjon skal være praktisk gjennomførbar. En nødlosseoperasjon vil dermed enklere la seg gjennomføre i arktiske strøk dersom fartøyet har ombord lette drivstofftyper, som ikke vil ha en tilsvarende viskositetsøkning.

Etter grunnstøtingen av tråleren Northguider i Hinlopen i januar 2019 ble det gjennomført en nødlosseoperasjon av fartøyets gjenværende drivstoff. 13 drivstofftanker ble tømt for tilsammen 332.000 liter diesel i tillegg til mellom 15.000 og 20.000 liter smøre- og hydraulikkolje. I 1999 ble det også gjennomført en nødlosseoperasjon etter tråleren Arctic Corsair gikk på grunn på Sagaskjeret i Isfjorden. Fartøyet ble lettet for omtrent 210.000 liter diesel før det ble brakt flott og slept til Longyearbyen. I begge tilfeller ble det benyttet lett pumpeutstyr, mellomlagringstanker og småbåter. Disse to operasjonene ville vært vesentlig mer krevende, om ikke umulig, å gjennomføre dersom fartøyene var bunkret med tungolje.

Om det skulle gjennomføres en nødlossing av tungolje fra et av de store cruiseskipene som er i trafikk ved Svalbard i dag, ville det kreve uker eller måneder med planlegging, oppbygging av logistikkapparat og gjennomføring. Flere av cruiseskipene har kapasitet på mellom 2500 – 3000 m3 bunkers.

Fartøy på uskyldig gjennomfart

Fartøy på uskyldig gjennomfart vil fortsatt kunne trafikkere utenfor kysten av Svalbard, utenfor indre farvann, uten at de påvirkes av de nye restriksjonene. I høringsnotatet anses denne trafikken å være av liten betydning totalt sett. Hvorvidt det forslatte forslaget vil påvirke omfanget av denne trafikken er ukjent. Risikoen for tungoljeutslipp elimineres dermed ikke fullstendig, men forslaget vil redusere sannsynligheten for alvorlig miljøskade ved skipsulykker betydelig.

Med hilsen

Einar Vik Arset
kystdirektør

Hans Petter Mortensholm
avdelingsdirektør miljøberedskap