



**DET KONGELIGE  
UTENRIKSDEPARTEMENT**

Norges Naturvernforbund

Deres ref.:

Vår ref.:

Dato: 4.02.2011

**Transport av radioaktivt avfall langs norskekysten**

Det vises til Norges Naturvernforbunds brev av 21. desember 2010 om transport av atomavfall langs norskekysten.

Utenriksdepartementet har det overordnede ansvaret for atomsikkerhetssamarbeidet med Russland og leder Det rådgivende utvalg for atomsaker. Departementet besvarer med dette brevet fra Naturvernforbundet også på vegne av øvrige mottakere.

Departementet er kjent med at det siden 2009 har vært en økning i antall transporter av brukt reaktorbrensel langs norskekysten. Dette skjer som følge av internasjonal innsats for å sikre radioaktivt materiale flere steder i verden. Transportene langs kysten følger særlig av et samarbeid mellom Russland, USA og andre berørte land der siktemålet er å bringe sovjetisk-produsert reaktorbrensel tilbake til Russland for repressering (Global Threat Reduction Initiative). Dette arbeidet er viktig for å redusere risikoen for at slikt materiale kommer på avveie. Dette er et formål vi støtter fra norsk side.

Samtidig er norske myndigheter svært opptatt av sikkerheten knyttet til slik transport. Fra norsk side ønsker vi best mulig informasjon om slike transporter som et ledd i vårt beredskapsarbeid. Spørsmålet er således drøftet både nasjonalt og internasjonalt ved en rekke anledninger, og varslingsrutiner og beredskap knyttet til slik transport er styrket de senere år.

Postadresse:  
Postboks 8114 Dep  
0032 Oslo, Norge

Kontoradresse:  
7. juni plass 1  
0251 Oslo

Bank innbetalinger:  
7694.05.12618  
Org. nr.: 972 417 920

Telefon:  
+47 22 24 36 00  
Telefaks:  
+47 22 24 95 80/81

Saksbehandler:  
post@mfa.no  
www.regjeringen.no/ud

## Til de enkelte spørsmålene

*Spm1:*

*For det første er det uklart for oss om det er rutinemessig varsling til norske myndigheter, og i så fall hvilke, om forestående transporter av atomavfall langs kysten. I media hevder representanter for myndighetene både at de varsles og at de ofte ikke varsles. Spørsmålet blir derfor om det er et system hvor norske myndigheter rutinemessig varsles om transporter av atomavfall langs norskekysten.*

Strålevernet og Kystverket har god dialog om problemstillinger knyttet til sjøtransport av brukt reaktorbrensel. Kystverkets beredskapsavdeling, Vardø trafikksentral og Strålevernet har formalisert en varslingsrutine som skal sikre gjensidig informasjonsutveksling i tilfeller der en av etatene blir oppmerksomme på slike transporter. Som følge av dette vil også Sjøfartsdirektoratet og Forsvarets operative hovedkvarter (FOH) være orientert. Strålevernet og Kystverket er i gang med å utvikle en samarbeidsavtale om varsling, informasjonsutveksling og beredskap for håndtering av hendelser. FOH har daglig kontakt med Vardø trafikksentral for å sikre best mulig informasjonsutveksling om enhver skipstrafikk av spesiell interesse, og da særlig fartøy med last som kan forårsake alvorlig miljøforurensning om en ulykke skulle inntreffe.

Fra 1. januar 2011 ble Statens strålevern forurensningsmyndighet under Miljøverndepartementet etter lov om vern mot forurensninger og avfall for radioaktiv forurensning og radioaktivt avfall. Statens strålevern er videre fagmyndighet på området strålevern og atomsikkerhet. Statens strålevern blir ikke formelt varslet før radioaktivt materiale skal passere landegrensen eller grunnlinjen. Statens strålevern mottar derimot tips gjennom egne kanaler for de fleste transportene, men dette er ikke en del av lovverket.

Kystverket overvåker norsk økonomisk sone og fiskevernsonen ved Svalbard gjennom Vardø trafikksentral. Kystverket/Vardø trafikksentral har etablert en liste med fartøy som er kjent benyttes til frakt av radioaktivt materiale langs norskekysten. Fartøy som er registrert på denne listen og fartøy det ellers varsles om fra Statens strålevern holdes under kontinuerlig oppsikt av Vardø trafikksentral.

Det finnes også varslingsregler og -rutiner som gjør det mulig å fange opp informasjon om skip med radioaktiv last som ikke krysser den norske grunnlinjen. Dette er regulert gjennom EU-direktiv 2002/59/EC som pålegger skip over 300 bruttotonn meldeplikt dersom fartøyet kommer fra eller skal til en EU/EØS-havn. Rapporteringen skjer gjennom meldingssystemet SafeSeaNet. Dersom skip transporterer forurensende eller farlig last (HAZMAT), herunder radioaktivt materiale, skal dette også oppgis. Dette innebærer at norske myndigheter, ved Kystverket, kan innhente informasjon gjennom SafeSeaNet ved transporter av radioaktivt materiale som enten kommer fra eller skal til havner i EU/EØS-området.

Det er ikke krav om at kyststater varsles ved transport av radioaktivt materiale til sjøs, men det internasjonale energiatombyråets (IAEA) generalkonferanse anbefaler å følge

praksis med at avsenderland varsler kyststater. Norske myndigheter vil følge opp IAEAs anbefaling for å styrke og sikre bedre varslingsrutiner. Det er imidlertid viktig å merke seg at slike transportertekkes av *The Convention on the Physical Protection of Nuclear Material*, som stiller krav om konfidensialitet. bl.a. for å hindre at uvedkommende aktører forsøker å forstyrre transporten og true dens sikkerhet.

Siden det ikke er krav om varsling fra avsenderland ved slike transportert, følger norske myndigheter med på navngitte skip og har dialog med myndigheter i andre land ifm. slike transportert. Informasjonsbehovet ble bl.a. tatt opp med russiske myndigheter på møtet i den norsk-russiske felleskommisjonen for atomsikkerhetsarbeid i oktober i 2010. Vi har god oversikt over hvilke transportert som har skjedd som ledd i de pågående prosjekter med å bringe brukt reaktorbrensel med opphav i Russland (tidl. Sovjet) tilbake til Russland. Dialogen med russiske myndigheter om dette vil bli videreført.

Fra norsk side har man også vært i kontakt med amerikanske myndigheter om varsling av transportene langs norskekysten. Amerikanske myndigheter har forsikret om at alle internasjonale retningslinjer blir fulgt i forbindelse med transportene. Fra amerikansk side har man etter anmodning fra Norge forpliktet seg til å gi Norge informasjon om fremtidige transportert. Dette er positivt, og Norge vil følge opp denne dialogen med amerikanske myndigheter.

*Spm 2:*

*For det andre er det, basert på uttalelser i avisene, uklart om norske myndigheter har hjemmel til å dirigere slike fartøyer til å velge bestemte ruter for transportert i norsk sone. Har vi muligheter i dag til å pålegge transportert i norsk farvann å velge bestemte ruter? Hvis ikke, vil norske myndigheter ta initiativ til at vi får en slik mulighet?*

Frakt av radioaktivt materiale til sjøs reguleres bl.a. av Havrettskonvensjonen (HRK) og i det internasjonale atomenergibyrådet IAEA og FNs sjøfartsorganisasjon IMO. Safety of Life at Sea-konvensjonen (SOLAS-konvensjonen) stiller krav til fartøyer, pakking av last og personellsikkerhet.

Innenfor grunnlinjen har Norge full og uinnskrenket suverenitet. I sjøterritoriet som strekker seg 12 nautiske mil ut fra grunnlinjene har fremmede skip rett til uskyldig gjennomfart, jfr HRK art 17-32. Etter HRK har imidlertid kyststaten rett til å vedta lover og forskrifter om uskyldig gjennomfart med hensyn til bl.a. sikkerhet til sjøs og regulering av skipstrafikken, jf. artikkel 21. Kyststaten kan, av sikkerhetshensyn, etter artikkel 22 forlange at skip som utøver retten til uskyldig gjennomfart benytter nærmere bestemte skipsleder og trafikkseparasjonssystemer. Kyststaten kan etter HRK art 211.4. også vedta lover og forskrifter for å hindre havforurensing fra fremmede skip i uskyldig gjennomfart.

I den økonomiske sone har kyststaten begrensede muligheter til å regulere skipstrafikk unilateralt. Seilingsleder og trafikkseparasjonssystemer kan imidlertid opprettes gjennom vedtak i IMO med hjemmel i SOLAS-konvensjonen

HRK artikkel 23 omhandler atomdrevne skip og skip lastet med kjernefysiske eller andre farlige stoffer, og bestemmer at disse skipene skal ha om bord de dokumenter og iaktta de særlige forholdsregler som er fastsatt for slike skip i internasjonale avtaler.

I lys av økningen av transport av radioaktivt materiale til sjøs, vurderer norske myndigheter nye tiltak for å styrke sjøsikkerheten ved slike transporter.

*Spm 3:*

*For det tredje er det uklart om alle relevante myndigheter og organisasjoner (inkludert Redningsselskapet) er varslet og mobilisert i forbindelse med en slik transport. Vi ønsker at ansvarsforholdene gjøres helt tydelige i slike saker.*

Kystverket har slepebåtberedskap for hele Norges kyst sammen med overvåkning fra Vardø trafikksentral. Vardø trafikksentral vil varsle Hovedredningssentralene om det skulle oppstå en hendelse med behov for en søk- og redningsoperasjon.

Beredskapsvaktlaget har døgnvakt og håndterer uønskede hendelser til sjøs, fare for akutt forurensning samt akutt forurensning. Dersom et skip som transporterer radioaktivt materiale får behov for assistanse i norsk farvann, vil Kystverket involvere Statens strålevern for å få faglige råd om håndteringen. De som bidrar med assistanse, for eksempel slepebåtmannskaper og Redningsselskapet, vil bli informert om skipets last. Sjøfartsdirektoratet vil automatisk bli varslet om alle hendelser på sjø, da de er knyttet opp til vaktlaget ved Kystverkets beredskapsavdeling.

Forsvaret, og i særdeleshet Kystvakten, representerer en iboende beredskap for å bidra til å avverge sjøulykker. Kystvakten utøver myndighet på flere samfunnsområder, regulert i Kystvaktloven og flere særlover. Dette inkluderer områder innen natur- og miljøforvaltning, men utenom fiskeri- og fangstoppsyn kommer dette i tillegg og ikke til erstatning for de myndigheter som er tillagt det faglige kontrollansvaret. Slik håndhevelse forutsetter at primærmyndighetene gir spesielle instruksjoner til Kystvakten.

Forsvaret overvåker rutinemessig norske ansvarsområder som territorialfarvann, norsk økonomisk sone, fiskevernsonen rundt Svalbard og fiskerisonen rundt Jan Mayen. Skipstrafikk monitoreres også innenfor samfunnsikkerhetsdomener med mulig risikopotensial basert på hvor fartøyene seiler. Forsvarets operative hovedkvarter (FOH) håndhever tillatelser om tidsbegrenset "shelterposisjon" f.eks. i forbindelse med dårlig vær og i henhold til Anløpsforskriften som regulerer alle utenlandske fartøyers seilas innenfor grunnlinjen og deres anløp til norske havner.

Kriseutvalget for atomberedskap har ansvar for den nasjonale beredskapen for mulige helse-, miljø-, og samfunnskonsekvenser ifm. eventuelle utslipp av, eller rykte om utslipp av, radioaktivt materiale.

Statens strålevern leder og har sekretariat for Kriseutvalget for atomberedskap. Strålevernet har døgkontinuerlig vakt og har ansvar for varsling internasjonalt ved hendelser. Strålevernet varsler også beredkapsorganisasjonen ved behov.

#### **Avsluttende kommentar**

Norske myndigheter vil følge opp ulike sider av sjøtransport av brukt reaktorbrensel både nasjonalt og internasjonalt for å bidra til at nødvendig informasjon utveksles, samtidig som man arbeider for å sikre at transportene foregår i samsvar med internasjonalt regelverk for sikkerhet og fysisk sikring ved transport av slikt materiale. Slik informasjon er viktig for å ha beredskap og kunne respondere ved behov. Norge har etablert en konstruktiv dialog med enkelte land og har ved flere anledninger tatt spørsmålet opp i relevante internasjonale fora med den hensikt å styrke varsling og beredskap ved sjøtransport av brukt reaktorbrensel. Obligatorisk varsling til kyststaten ved slike transporter står sentralt i denne sammenheng.

Med hilsen



Steffen Kongstad  
ekspedisjonssjef



Johnny Almestad  
seniorrådgiver

Kopi: FD, FKD, MD, HOD, JD