

Adresseinformasjon fylles inn ved ekspedering. Se mottakerliste nedenfor.

Saksbehandler: Finn Owen Meling
Telefon direkte: 45427874
Vår dato: 13.02.2024
Vår referanse: 22/29323-27

Høring – søknad om midlertidig dispensasjon fra kravet om konsesjon for sjøflyplass i Haugesund, sesongen 2024

1. Om høringen

Luftfartstilsynet gjennomfører med dette en høring om en midlertidig dispensasjon fra kravet om konsesjon for landingsplass, knyttet til etableringen av en sjøflyplass i Karmsundet i Haugesund.

Høringsinnspill sendes til Luftfartstilsynet innen 4. april 2024 på e-postadresse postmottak@caa.no, og merkes med saksnummer 22/29323. Dersom det er behov for lengre høringsfrist, ber vi om at dette formidles gjennom en egen forespørsel.

Høringen er åpen for alle. Vi ber om at høringsinstansene selv vurderer om høringen burde videreformidles til andre aktuelle interessenter.

2. Sakens bakgrunn og søknaden

Scandinavian Seaplanes AS (heretter SSAS) fikk ved Luftfartstilsynets vedtak 22. mars 2023 en midlertidig dispensasjon fra kravet om konsesjon for en landingsplass på sjø i Karmsundet i Haugesund. Dispensasjonen var begrenset til perioden 1. april til og med 31. oktober 2023.

I dispensasjonen ble det gitt tillatelse til inntil 46 flybevegelser pr uke. Flybevegelsene skulle skje mellom kl. 08.00 og 22.00 på hverdager, og mellom kl. 10.00 og 20.30 i helger og på helligdager. Inn- og utflyging skulle, så langt det var sikkerhetsmessig forsvarlig, foregå utenom Vigrandsøy. Inn- og utflyging over hekkeområder for fugl skulle ikke forekomme i hekkeperioder. Avgang og landing skulle skje på vestsiden av Risøya, og med slik avstand til Vigrandsøy og hekkeområder at fuglelivet der ikke ble berørt.

SSAS har i en ny søknad, sendt 4. februar 2024, gjort rede for at de ikke fikk satt i gang oppstart i Haugesund i løpet av 2023, og at de derfor ber om en ny dispensasjon for sesongen 2024.

I den nye søknaden er det bedt om samme antall flybevegelser som ble innvilget for 2023, det vil si 46 flybevegelser pr uke. Flybevegelsene skal skje mellom kl. 08.00 og 21.00 på hverdager, og mellom kl. 10.00 og 20.00 i helger og på helligdager. SSAS skriver i søknaden at 95 % av flybevegelsene vil skje mellom kl. 10.00 og kl. 18.00. Sesongen starter i april, og slutter i begynnelsen av oktober.

Selskapet skriver at de skal tilrettelegge og drive med ervervsmessig rundflyging og taxifyging med sjøfly. Planlagt oppstart er 10. april 2024 med et fly av typen Cessna 206. Selskapet innehar driftstillatelse NO.AOC.092, og er Norges eneste sjøflyselskap med flere baser rundt omkring i Norge, fra Vestlandet til Finnmark. Selskapet innehar konsesjon for sjøflyhavn i Bergen sentrum.

Selskapet mener det er hensiktsmessig og i alles interesse at de i første omgang søker om dispensasjon fra konsesjonskravet for én sesong. Dette vil gi Haugesund kommune et litt mer oversiktlig tidsrom for å samle erfaring med bruk av sjøfly før man evt. bestemmer seg for en konsesjon med flere års varighet og en permanent etablering. Fra tidligere har selskapet fått dispensasjon fra konsesjonskravet i Ulvik og Eidfjord på samme grunnlag.

Når det gjelder påvirkningen på fuglelivet, skriver SSAS at de har implementert flere tiltak for å imøtekomme bekymringer og ønsker fra Statsforvalteren. Tiltakene består i stor grad av tilpasninger med hensyn til inn- og utflygning, som skal sørge for at fuglelivet på Vigrandsøy skjermes. For nærmere detaljer om tiltakene viser vi til søknaden.

3. Konsesjonsregelverket

Kravet om at det må foreligge konsesjon for å anlegge, drive og inneha landingsplasser fremkommer av luftfartsloven § 7-5 første ledd. Luftfartsloven § 7-6 slår fast at konsesjon bare må gis når det er *forenlig med allmenne hensyn*.

Luftfartsloven § 7-5 andre ledd gir luftfartsmyndigheten anledning til å gi unntak fra kravet om konsesjon, under hensyn til «*landingsplassens karakter, trafikkens omfang eller varighet eller andre særlige forhold*».

Med hjemmel i luftfartsloven § 7-5 siste ledd, er det også gitt en forskrift av 11.01.2007 om konsesjon for landingsplasser (BSL E 1-1), heretter omtalt som konsesjonsforskriften.

I konsesjonsforskriften § 4 er det nedfelt konkrete unntakstilfeller fra kravet om konsesjon, men disse kommer ikke til anvendelse i foreliggende sak. I forskriftens § 19 fremkommer det likevel at Luftfartstilsynet kan dispensere fra bestemmelsene i forskriften «*når særlige grunner tilsier det*».

4. Høringen

Luftfartstilsynet ber høringsinstansene om innspill på forhold som kan tale for og imot innvilgelse av dispensasjonssøknaden.

Ved ordinære konsesjonssøknader står særlig følgende elementer sentralt i vurderingen av om konsesjon skal gis: *forholdet til kommunal arealplan, forholdet til naturmangfoldloven og støy for omgivelsene*. Disse elementene vil også være vesentlige ved en dispensasjonssøknad som den foreliggende, men det avgjørende kriteriet er altså om det foreligger «*særlige grunner*» til at dispensasjon kan gis.

Luftfartstilsynet vurderer foreløpig søknaden slik at det *kan* være grunnlag for dispensasjon fra kravet om konsesjon. Vi har i den forbindelse lagt vekt på at en tilsvarende søknad ble innvilget for foregående sesong, men at denne dispensasjonen ikke ble faktisk utnyttet. I vedtaket der Luftfartstilsynet gav dispensasjon for 2023, vektla vi særlige følgende argumenter:

- Søknaden gjaldt relativt få flybevegelser, i gjennomsnitt litt over tre runder med landing/avgang pr dag.
- Søknaden gjaldt en forholdsvis kort periode, litt over et halvt år.
- Søknad om konsesjon er en forholdsvis omfattende prosess, herunder også med hensyn til kostnader. Det ble ansett hensiktsmessig å teste ut om det er et kommersielt marked for flyginger før de eventuelt søker om en ordinær konsesjon.
- Aktiviteten innebarr ikke noen anleggs- eller bygningsmessige tiltak for selve landingsplassen.
- Landinger og avgang måtte ikke skje på et fast område, slik som en rullebane, og kunne således bedre tilpasses skipstrafikk og andre hensyn.
- Luftfartøsjefen ville ha ansvar for at landing og avgang skjer på en trygg måte, og han/hun har plikt til å holde god avstand til alle fartøyer og unngå å hindre deres navigering.
- Landing og avgang skulle skje utenfor et industriområde, der støysensitiviteten antas å være lavere enn i nærheten av boligområder og lignende.
- Flyging skulle skje utenom hekkeområder for fugl, og så langt mulig utenom Vibrandsøy.

Etter vår vurdering er den nye søknaden i det store og hele sammenfallende med dispensasjonssøknaden for sesongen 2023. På enkelte punkter har søkeren gitt mer utfyllende bakgrunnsinformasjon. Blant annet har søkeren lagt ved en beregning av støysoner, foretatt av SINTEF.

Vi vil særlig gjøre oppmerksom på at Statsforvalteren – i forbindelse med vårt forrige vedtak – gav uttrykk for at de mente at det ikke var gjort tilstrekkelige utredninger knyttet til

påvirkningen på fuglelivet, særlig fuglelivet på Vibrandsøy. Luftfartstilsynet har formidlet dette til søkeren, og søkeren har gjort utdypende merknader til disse forholdene i den nye søknaden.

Hoveddelen av søknaden er vedlagt dette høringsbrevet. De øvrige søknadsdokumentene, samt høringsbrev og vedtak knyttet til søknaden for sesongen 2023, er tilgjengelige på www.luftfartstilsynet.no, under «Høringer».

Med vennlig hilsen

Nina Beate Vindvik
juridisk direktør
Direktoratsavdelingen

Finn O. Meling
juridisk seniorrådgiver

Dokumentet er elektronisk godkjent og krever derfor ikke signatur.

Mottakerliste: Avinor Flysikring AS, Haugesund kommune, Karmøy kommune, Kystverket, Rogaland fylkeskommune, Statsforvaltaren i Rogaland, NHO Luftfart

Kopi til: SCANDINAVIAN SEAPLANES AS

Vedlegg: Søknad om dispensasjon fra kravet om konsesjon for landingsplass i Karmsund