

SCANDINAVIAN SEAPLANES AS
Kristiansholm 8
5035 BERGEN

Saksbehandler: Finn Owen Meling

Vår dato: 22.03.2023

Vår referanse: 22/29323-14

Deres dato: 18.11.2022

Deres referanse: Petter Dale

Vedtak om dispensasjon fra kravet om konsesjon - sjøflyplass i Haugesund

Mottaker: Scandinavian Seaplanes AS (org 816761352)

1. Bakgrunn

Scandinavian Seaplanes AS søkte i november 2022 Luftfartstilsynet om dispensasjon fra kravet om konsesjon for landingsplass, knyttet til etableringen av en sjøflyplass i Karmsundet i Haugesund.

Hovedpunktene i søknaden er at selskapet ønsker dispensasjon fra konsesjonskravet for landingsplass for perioden april til oktober 2023. Ønsket om dispensasjon fra konsesjonskravet knytter seg til at selskapet ønsker å få erfaring med bruk av landingsplassen i Karmsundet før de søker om en eventuell langvarig konsesjon, både fra et praktisk, operativt og økonomisk ståsted.

Selskapet ønsker primært å tilby ervervsmessig rundflyging, med hovedfokus på turisme, inn mot attraksjoner som Folgefonna, Hardangerjøkulen, Trolltunga, med flere. Aktiviteten vil i stor grad være knyttet opp mot cruisetrafikk.

For å få et bærekraftig nivå på aktiviteten, har selskapet behov for å utnytte hele sommersesongen. De behøver også å fly med flere flybevegelser enn 12 pr uke, som er terskelen for å automatisk slippe konsesjon om man flyr fra naturlige landingsplasser, slik som

en sjøflyplass. Selskapet ønsket i utgangspunktet å få tillatelse til å fly inntil 90 bevegelser pr uke til landingsplassen, i tidsrommet 08:00-22:00 på hverdager og 10:00-20:30 på søndager og bevegelige helligdager. Etter at søknaden har vært på høring, har selskapet gjort en ny vurdering og funnet at det reelle behovet for antall bevegelser er 46 pr uke.

Flytypen som skal benyttes er Cessna 206. Selskapet skriver i søknaden at planer for elektrifisert sjøfly ligger fast i selskapets langsiktige strategi. Elektrifisering av Cessna 206 eller annen flytype vil være aktuelt når det foreligger sertifisering for dette, og når økonomien i selskapet tillater det.

2. Om kravet til konsesjon og mulighetene for dispensasjon

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, trafikkenes 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.

Konsesjonsforskriften angir i § 4 enkelte landingsplasser som unntas fra konsesjonskravet.

Utover dette, og i henhold til § 19 i konsesjonsforskriften, kan «*Luftfartsmyndigheten (...) når særlige grunner tilsier det, dispensere fra bestemmelsene i denne forskriften.*». Slike dispensasjoner kan etter Luftfartstilsynets praksis også gjelde dispensasjon fra kravet om konsesjon. Dispensasjon vurderes særlig opp mot formålet med konsesjonsforskriften, og det er relevant å se hen til om forholdet ligger nært opp til noen av unntaksbestemmelsene i § 4.

3. Høring

Søknaden ble sendt på høring fra Luftfartstilsynet, med høringsfrist 10. februar 2023. Det kom inn høringsuttalelser fra Kystverket, Statsforvaltaren i Rogaland og Rogaland fylkeskommune sammen med Stavanger maritime museum.

Kystverket fremførte i hovedsak at det foregår mye båttrafikk i Karmsundet, med til dels store skip. På grunnlag av den trafikk tettheten dette medfører, anbefaler de at det ikke gis dispensasjon fra konsesjonskravet for den omsøkte sjøflyplassen.

Statsforvaltaren i Rogaland påpekte i sin uttalelse at prinsippene i §§ 8 til 12 i naturmangfoldloven skal legges til grunn som retningslinjer ved utøving av offentlig myndighet. Vurderingen etter §§ 8-12 skal fremgå av beslutningen. Det ble særlig påpekt at flygingenes påvirkning på fugl, særlig på Vibrandsøy, må redegjøres for.

Rogaland fylkeskommune skriver at Fylkesdirektøren, ved seksjon for kulturarv, har vurdert søknaden som sektormyndighet innenfor kulturminnevern. Siden tiltaksområdet omfatter område i sjø er saken også sendt til Stavanger maritime museum som har fagansvar for kulturminne i sjø. Fylkesdirektøren/Stavanger maritime museum har ingen merknader til søknaden når det gjelder automatisk fredede kulturminner og kulturminner i sjø.

Vedrørende nyere tids kulturminner har Fylkesdirektøren i utgangspunktet ingen merknader til omsøkt tiltak, men ønsker å minne om at det ligger viktige kulturminner og kulturmiljø i tilknytning til omsøkt tiltak. Selve flytebrygga blir ikke vurdert som problematisk, men dersom det er planlagt at det skal etableres lagringsmuligheter for flybensin i kulturmiljøet, kan dette være problematisk og brannfare bør vurderes nøye. Fylkesdirektøren ber om at planlagt tiltak blir vurdert i samråd med byantikvaren.

Stavanger maritime museum skriver at dersom det under arbeidet oppdages kulturhistorisk materiale som kan være vernet eller fredet (for eksempel vrakdeler, keramikk, bearbeidet flint, glass, kritt Piper eller annet), må arbeidene straks stanses og kulturminnemyndighetene varsles. Tiltakshaver plikter å underrette den som skal utføre arbeidene om dette, men står også selv ansvarlig for at det blir overholdt.

Etter utløpet av høringsfristen oversendte Luftfartstilsynet de innkomne høringsinnspillene til søkeren (på det tidspunktet bare innspillene fra Kystverket og statsforvalteren), og spurte om søkeren hadde noen kommentarer til disse. Søkeren har etter dette inngitt merknader knyttet til høringsinnspillene fra Kystverket og statsforvalteren. Det er blant annet presisert at avgangs- og ladningsområdet i Karmsundet hovedsakelig vil være langs med og rett utenfor kaien til industriområdet for Aibels verft i Haugesund.

4. Luftfartstilsynets vurdering

Utgangspunktet etter luftfartsloven og tilhørende forskrift om konsesjon for landingsplasser er at alle landingsplasser skal ha konsesjon. Forskriften gir i § 4 automatisk unntak fra konsesjonskravet for enkelte landingsplasser, blant annet «naturlige landingsplasser» der det ikke foretas mer enn 12 flybevegelser per uke. En naturlig landingsplass er et land- eller sjøområde hvor det ikke er eller vil bli foretatt annet enn ubetydelig rydnings-, anleggs- eller bygningsvirksomhet for å tilrettelegge det som landingsplass.

Unntak fra konsesjonskravet utover forskriftens § 4 må normalt skje i form av en dispensasjon, jf. § 19. Dispensasjon kan gis når særlige grunner tilsier det.

Luftfartstilsynet legger til grunn at den omsøkte landingsplassen faller inn under begrepet «naturlig landingsplass». Landingsplassen får imidlertid ikke automatisk unntak fra kravet om konsesjon, ettersom det legges opp til 46 flybevegelser pr uke. Spørsmålet i saken er dermed om det foreligger særlige grunner som tilsier at kan gis dispensasjon fra kravet om konsesjon.

Etter Luftfartstilsynets vurdering er det fra søkeren fremført en rekke argumenter for dispensasjon som samlet sett kan tilsa at det foreligger slike særlige grunner til at kan gis dispensasjon fra konsesjonskravet. Vi har spesielt vektlagt følgende:

- Søknaden gjelder relativt få flybevegelser, i gjennomsnitt litt over tre runder med landing/avgang pr dag.
- Søknaden gjelder en forholdsvis kort periode, litt over et halvt år i 2023.

- Søknad om konsesjon er en forholdsvis omfattende prosess, herunder også med hensyn til kostnader. Søkeren har påpekt et behov for å teste ut om det er et kommersielt marked for flyginger før de eventuelt søker om en ordinær konsesjon. Luftfartstilsynet mener at dette er et argument som bør tillegges vekt.
- Aktiviteten innebærer ikke noen anleggs- eller bygningsmessige tiltak for selve landingsplassen.
- Landinger og avgang må ikke skje på et fast område, slik som en rullebane, og kan således bedre tilpasses skipstrafikk og andre hensyn.
- Landing og avgang skal skje utenfor et industriområde, der støysensitiviteten antas å være lavere enn i nærheten av boligområder og lignende.

Vi har vurdert de innvendinger som har kommet i høringsomgangen. Kystverket har uttrykt bekymring knyttet opp mot at Karmsundet er et hovedled for skipstrafikken. Vi har forståelse for denne bekymringen, men vil understreke at sjøfly etter gjeldende regelverk uansett vil kunne lande i Karmsundet som «naturlig landingsplass», men med en begrensning på 12 flybevegelser i uka. Det er slik sett ikke noe prinsipielt hinder for at sjøfly kan lande der. Det er luftfartøysjefen som vil 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, så langt det er mulig. En økt frekvens på antall flybevegelser vil naturlig nok øke risikoen for uønskede hendelser, men vår vurdering er at gjennomsnittlig tre runder med avgang/landing pr dag ikke øker denne risikoen i en grad som ikke er akseptabel.

Når det gjelder statsforvalterens innspill knyttet til naturmangfoldet, og særlig fuglelivet på Vigrandsøy, så har vi også sett hen til søkerens merknader til dette i eget skriv. Vi vil understreke at en konsesjon for landingsplass strengt tatt bare får betydning for inn- og utflygningsfasen til en landingsplass. Ut over dette kan luftfartøy som utgangspunkt fly fritt (i såkalt ikke-kontrollert luftrom), så lenge de holder seg over fastsatte minstehøyder. Vi er likefullt enig med statsforvalteren at det bør tas hensyn til truede fuglearter, og til hekkeområder for fugl generelt. En dispensasjon bør derfor inneholde krav om at inn- og utflyging over Vigrandsøy skal unngås så langt det er sikkerhetsmessig forsvarlig, og at inn- og utflyging over hekkeområder skal unngås i alle tilfeller. Landing og avgang vil måtte skje i god avstand til de samme områdene.

Luftfartstilsynet har foretatt en avveining av hensynene for og mot en dispensasjon som omsøkt, og vi har etter en helhetsvurdering kommet til at det foreligger tilstrekkelig gode grunner («særlige grunner») til å tillate en dispensasjon fra konsesjonskravet for en begrenset periode. Vi har i denne vurderingen også vektlagt at en kortvarig dispensasjon vil kunne gi et viktig erfaringsgrunnlag for en eventuell søknad om en ordinær og mer langvarig konsesjon.

Dispensasjonen gis derfor for én sommersesong, med fastsatte operative begrensninger knyttet til hvor og når inn-/utflyging og avgang/landing kan foregå.

5. Vedtak

Med hjemmel i luftfartsloven § 7-5 andre ledd og forskrift om konsesjon for landingsplasser § 19, gis Scandinavian Seaplanes AS (org 816761352) dispensasjon fra kravet om konsesjon for en landingsplass på sjø i Karmsundet i Haugesund, i samsvar med søknad fremmet til Luftfartstilsynet og etterfølgende opplysninger.

Det tillates inntil 46 flybevegelser pr uke. Flybevegelsene skal 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 skal, så langt det er sikkerhetsmessig forsvarlig, foregå utenom Vigrandsøy. Inn- og utflyging over hekkeområder for fugl skal ikke forekomme i hekkeperioder. Avgang og landing skal skje på vestsiden av Risøya, og med slik avstand til Vigrandsøy og hekkeområder at fuglelivet der ikke blir berørt.

Dispensasjonen begrenses til perioden 1. april til og med 31. oktober 2023.

6. Gebyr

For behandling av dispensasjonssøknaden skal det betales gebyr på kr. 7500, jf. forskrift 14. januar 2022 nr. 65 om gebyr til Luftfartstilsynet § 54 fjerde ledd første punktum.

Gebyret vil bli fakturert.

7. Klageadgang

Dere kan klage på dette vedtaket til Samferdselsdepartementet. En klage må sendes til Luftfartstilsynet innen 3 uker fra dere mottok vedtaket. Dere kan lese mer om klageadgangen her: <https://luftfartstilsynet.no/om-oss/saksbehandling>. Dere kan også ta kontakt med Luftfartstilsynet for å få mer informasjon om klageadgangen.

Med vennlig hilsen

Åsa Markhus
fung. juridisk direktør
Direktoratsavdelingen

Finn O. Meling
juridisk seniorrådgiver

Dokumentet er elektronisk godkjent og krever derfor ikke signatur.

Vår dato

Vår referanse

22.03.2023

22/29323-14

Kopi til: Avinor AS, AVINOR FLYSIKRING AS, STATSFORVALTAREN I ROGALAND, NHO
LUFTFART, HAUGESUND KOMMUNE, KYSTVERKET, LUFTHAVNDRIFT AS, ROGALAND
FYLKESKOMMUNE, FISKERIDIREKTORATET, KARMØY KOMMUNE