

Havnelovutvalget
Pr. epost: anita.christoffersen@sd.dep.no

Deres ref.: 17/47-5

Vår ref.: sf37-28-172

28. april 2017

Innspill til Havnelovutvalget

Sjøflytrafikken er pr i dag regulert slik at den ikke får tilstrekkelig beskyttelse i norske havner. Konsekvensen er redusert sikkerhet. Det hersker uklarhet om hvilket regelverk som skal gjelde til hvilken tid og ved hvilke operasjoner, samt om hvilken myndighet sjøflygerne er underlagt. Blant årsakene er en varierende tilnærming til definisjonen av sjøfly versus sjøfartøy, samt lite koordinert regelverksarbeid om sjøfly mellom norske luftfarts- og sjøfartsmyndigheter. Særlig problematisk er det at Kystverkets gode vurderinger av hvordan sjøflyaktivitet i norske havner best kan reguleres ble oversett i forbindelse med at hastighetsbegrensningskompetansen ble "tilbakeflyttet" fra sentralt til lokalt nivå i juni 2003. De fleste norske havnene er historisk godt vant med sjøflytrafikk, de egner seg som tryggere landingsplasser enn alternativene *utenfor* havneområdene, og det finnes kapasitet og fysiske forutsetninger for fortøyning. Likevel er ikke sjøflytrafikken tilstrekkelig hensyntatt i dagens regelverk for norske havner.

1.0 – Innledning

NLF er en sammenslutning av alle klubber som organiserer luftsport i Norge (ca 250 klubber med omlag 18 000 medlemskap) og som er medlemmer av Norges idrettsforbund og olympiske og paralympiske komité (NIF). Blant luftsportsgrenene NLF organiserer, finner vi allmennflyaktiviteter (GA – general aviation), herunder sjøflyging og annen motorflyging.

Utgangspunktet for norsk luftfart var opprinnelig sjøflyging, men siden kommersiell lufttransport nå hovedsakelig benytter landflyplasser, har sjøflyvirksomheten avtatt i omfang. Aktiviteten har dessuten vært under sterkt press med tanke på tilgang til landingsplasser i Norge, ettersom bruk av innsjøer (ferskvann) begrenses på grunn av lov om motorferdsel i vassdrag og utmark. For å opprettholde aktiviteten og om mulig bidra til at samfunnet kan dra større veksler på transportformens betydelige styrker (se kapittel 4.0), er det avgjørende viktig at aktiviteten får beholde tilgangen til norske havner.

NLF understreker at forbedrede kår for allmennflyaktiviteten i Norge har politisk forankring, jfr statssekretær Tom Cato Karslens uttalelser under Flyoperativt forum i 2015 og 2016. I forlengelsen av disse utsagnene utvikler Samferdselsdepartementet nå en nasjonal småflystrategi som er ventet framlagt på regjeringskonferanse før sommeren. At det er et politisk ønske at også *sjøflyging* skal gis bærekraftige vilkår, følger blant annet av Kommunal- og moderniseringsdepartementets vedtak av 30. juni 2016¹ om å opprettholde sjøflyvirksomheten ved Kilen sjøflyhavn i nærheten av Oslo.

Også Luftfartstilsynet søker for tiden å forbedre de regulatoriske rammevilkårene for allmennflysegmentet, slik at aktivitetens nedadgående trend kan snus. Konkret har Luftfartstilsynet gjennom policydokumentet [Fremtidens regulering av allmennflygingen i Norge](#) (2016) slått fast følgende fem bærende reguleringsprinsipper:

- Prinsippet om forholdsmessighet
- Prinsippet om delegering
- Prinsippet om bruk av andre virkemidler enn regelverk
- Prinsippet om balansert tilnærming
- Prinsippet om risikobasert regulering

Luftfartstilsynets policy er for øvrig en oppfølging av det EU-initierte veikartet [EASA Roadmap for regulation of General Aviation](#). EUs tilnærming til allmennflyging er en viktig premis, da allmennflygingen i dag for de fleste formål er felleseuropeisk regulert. Der det er motstrid mellom norsk og felleseuropeisk regelverk, har sistnevnte sågar forrang, jfr luftfartloven § 1-1 annet ledd.

EU har videre konstatert at allmennflygingens potensial ikke på noen måte er fullt utnyttet i Europa, verken som transportform eller med tanke på hvilke industrielle effekter produksjon av fly og flydeler kan gi. EU-parlamentet vedtok resolusjonen [Agenda for a sustainable future in general and business aviation](#) i 2009, og her oppfordres EU-kommisjonen og medlemslandene til å gjennomføre en rekke tiltak som skal styrke disse aktivitetene.

Vårt innspill til Havnelovutvalget tar utgangspunkt i disse politiske føringene på europeisk og nasjonalt hold.

2.0 – utfordringer med dagens regulering

De utfordringene vi trekker fram her er ikke nødvendigvis av en slik karakter at endringer i lov 17. april 2009 nr. 19 om havner og farvann (heretter havneloven) er det *eneste* verktøyet som står til myndighetenes disposisjon. Vi ønsker likevel at dagens utfordringer blir belyst og setter pris på om Havnelovutvalget nettopp kan vurdere om en bedre lovfestet forankring for denne aktiviteten kan bidra til mer forutsigbare og bærekraftige forhold for sjøflysegmentet.

Vi vil berøre følgende problemstillinger:

1. Sondringen mellom luftfartøy og sjøfartøy
2. Samordningen mellom luftfarts- og sjøfartsmyndigheter

¹ KMDs referanse 16/584-24

3. Konsekvenser av at myndigheten til å fastsette fartsbegrensningsforskrifter som også omfatter sjøfly ble lagt til lokalt nivå i juni 2003
4. Diskriminering av sjøfly i visse norske havner

2.1 – Sondringen mellom luftfartøy og sjøfartøy

Med "fartøy" menes "enhver flytende innretning som kan brukes som transportmiddel, fremkomstmiddel [mv]", jfr havneloven § 4 første ledd. Det framkommer av havnelovens forarbeider at fartøysbegrepet *også* omfatter "sjøfly [...] mv", jfr Ot prp nr 75 (2008–2009). Man ser at lovens systematikk tilsier at det er *fartøyet i seg selv* – og ikke hvordan det opereres – som er utslagsgivende.

Dette står i en viss kontrast til definisjonene i sjøloven (sjøl.), hvor "ethvert sjøgående fartøy eller annen flytende innretning på sjøen" *nettopp ikke* kan bety luftfartøy, jfr eksempelvis sjøl. § 183 tredje ledd, jfr de materielle bestemmelsene i sjøl. §§ 183 til 190 som blant annet går på forsikringsplikt mv for skip. (For luftfartøys del – også når de opererer til sjøs – er slik forsikringsplikt hjemlet i luftfartsloven kapittel XI. Sjølovens bestemmelser kommer bare til anvendelse for luftfartøy i samband med bergelønn, og da framkommer dette eksplisitt av luftfartsloven, jfr luftfartsloven § 12-5 første ledd, jfr sjøloven kapittel 16.)

Luftfartsloven gjelder derimot for *all sivil luftfart i Norge*, uten hensyn til om den foregår med utgangspunkt i rullebaner på land eller til sjøs, jfr luftfartsloven § 1-1 første ledd.

Denne varierende regulatoriske tilnærmingen til sjøfly skaper visse utfordringer, blant annet med tanke på hvilket regelverk som skal gjelde til hvilken tid – og ved hvilken operasjon – samt i spørsmålet om hvilken myndighet man er underlagt.

Skjæringspunktet mellom havnelovens og luftfartslovens bestemmelser – herunder regler i underliggende forskrifter – har vært gjenstand for belysning tidligere. Vi viser eksempelvis til brev fra Luftfartstilsynet til Norges Luftsportforbund datert 26. november 2008² (vedlagt), hvor Luftfartstilsynet viser til at det er utarbeidet en definisjon som lyder slik:

"Et sjøfly er å regne som luftfartøy fra det øyeblikk luftfartøyet er posisjonert for avgang og begynner sin akselerasjon til avgang. Om nevnte avgang avbrytes og luftfartøyet igjen har taksehastighet, defineres det som sjøfartøy. Landing defineres som innflyging og retardasjon på vannflaten, frem til at luftfartøyet har kommet til ro i vannet eller påbegynner å takse. I forbindelse med alle andre operasjoner på vannflaten enn avgang og landing, defineres luftfartøyet som sjøgående."

Selv om ovenstående definisjon på en utmerket måte vil kunne bidra til å avklare når et luftfartøy er å regne som et sjøfartøy og ikke – eksempelvis med tanke på når fartsbegrensningsforskrifter hjemlet i havneloven § 13 første ledd bokstav a vil komme til anvendelse – kan vi ikke se at den så langt er hjemlet verken i gjeldende luftfarts- eller havneregelverk. Tvert i mot kan definisjonen ikke uten videre forenes med fartøysdefinisjonen i havneloven § 4 første ledd.

En alternativ definisjon er å finne i et utkast til felleseuropeisk regelverk (som så langt er lagt på is):

² Luftfartstilsynets referanse 200803349-2/069/THY

“Transitions.

a. Transition from vessel to seaplane occurs when the seaplane is lined up for take-off and power is applied with the intention of taking off, with water rudders up.

b. Transition from seaplane to vessel occurs when the seaplane descends from the hydroplaning position, with idle power and speed less than five knots.”

Sett fra sjøflyaktivitetens synsvinkel vil både den norske og europeiske definisjonen gi en hensiktsmessig avgrensning, men det forutsetter uansett at havneloven er innrettet med definisjoner som ikke strider mot dette.

NLF foreslår derfor følgende endring av havneloven § 4 første ledd:

”§ 4. Definisjoner

Med fartøy menes i denne loven enhver flytende innretning som kan brukes som transportmiddel, fremkomstmiddel, løfteinnretning, oppholdssted, produksjonssted eller lagersted, herunder undervannsfartøyer av enhver art, unntatt sjøfly i avgangs- eller landingsfasen.”

Videre foreslår vi et nytt femte ledd i havneloven § 2 (Virkeområde) for å sikre at det ikke skapes tvil om forrangsbestemmelsene for luftfart:

”For luftfart med sjøfly som omfattes av EØS-avtalens bestemmelser, gjelder regler om utfylling og gjennomføring av EØS-avtalen på luftfartens område foran bestemmelsene i loven her.”

2.2 – Samordningen mellom luftfarts- og sjøfartsmyndigheter

Også i den daglige forvaltningen skaper det visse utfordringer at sjøfly av havnemyndighetene blir ansett som *sjøfartøy* – uansett operasjonsfase – mens de sees på som *luftfartøy* av luftfartsmyndighetene. Luftfartstilsynet er luftfartsmyndighet i Norge, og har også direktoratsoppgaver innen luftfartsområdet, jfr instruks for luftfartstilsynet (FOR-1999-12-10-1267) § 2 flg. Luftfartstilsynet er derfor nærmest til å foreta helt nødvendige flysikkerhetsmessige vurderinger av de forvaltningsmessige grep havnene og havnemyndighetene måtte ta, eksempelvis hva angår adgang for sjøfly til havner, vedtak av fartsbegrensningsforskrifter mv. Likevel ser vi at Luftfartstilsynet rutinemessig utelates fra høringer, jfr eksempelvis [Larvik Havns høringsutkast](#) til fartsforskrift med frist 24. april d.å.

Ikke-kommersiell luftfart – som her er vårt anliggende – reguleres i dag av forordning (EU) nr 965/2012 annekks VII (Part-NCO) og forordning (EU) nr 923/2012 (Part-SERA). Trafikkreglene, herunder bestemmelsene om vikeplikt for annen sjøgående trafikk, framkommer eksempelvis av sistnevnte, jfr SERA.3230 *Water operations*. Luftfartstilsynet er ”ansvarlig myndighet”, jfr forskrift om luftfartsoperasjoner (BSL D 1-1 – FOR-2013-08-07-956) § 3 og forskrift om lufttrafikkregler og operative prosedyrer (BSL F 1-1 – FOR-2016-12-14-1578) § 3. Dette er regelverk som

havnemyndighetene framstår som lite oppmerksom på. Et tettere samarbeid mellom havne- og luftfartsmyndighetene er åpenbart ønskelig.

NLF vil etter dette foreslå at havneloven får ny § 14a etter mønster fra havneloven § 32:

”§ 14a. Samordning med luftfartsmyndigheten

Myndigheten etter denne lov plikter å samordne alle vedtak etter §§ 13 og 14 som kan berøre sjøfly og sjøflyging med luftfartsmyndigheten.”

2.3 – Konsekvenser av at myndigheten til å fastsette fartsbegrensningsforskrifter som også omfatter sjøfly ble lagt tilbakeført til lokalt nivå i juni 2003

Med hjemmel i havneloven § 13 åpner forskrift av 15. desember 2009 nr. 1546 om fartsbegrensninger i sjø, elv og innsjø § 4 første ledd for at det innføres lokale fartsbegrensninger. Slike begrensninger vil normalt innebære totale ferdselsforbud for sjøfly i havnene, da sjøfly har avgangs- og landingshastigheter som av fysiske grunner er vesentlig høyere enn f eks 5, 10 eller 30 knop (typisk avgangshastighet for sjøfly i allmennflysegmentet er 50 knop).

Utformingen av forskriften slik den lyder i dag (FOR-2009-12-15-1546) må her kommenteres nærmere. Gjennom denne forskriften fra 2009 ble nemlig *den forrige fartsbegrensningsforskriften* (FOR-2003-06-19-748) tilpasset det som i 2009 var ny havnelov. Noen materielle forskjeller av betydning for denne saken er det ikke mellom de to forskriftene, men det som skjedde i 2003 har derimot vesentlig interesse for vår sak:

Den nevnte fartsbegrensningsforskriften fra 2003 (FOR-2003-06-19-748) endrer nemlig den fartsbegrensningsforskriften som ble vedtatt bare halvannen måned tidligere (FOR-2003-05-05-561). Juni-forskriften fra 2003 har som hovedformål å desentralisere beslutningsmyndigheten ved at en planlagt *nasjonal* fartsbegrensning i mai-forskriften fra 2003 (FOR-2003-05-05-561) § 2 ble fjernet og erstattet av en *lokal* adgang til å sette fartsbegrensninger, jfr FOR-2003-06-19-748 § 3. For ordens skyld legger vi ved begge disse opphevede forskriftene.

Når vi velger å gå inn i denne forskriftshistorikken, er det for å peke på at mai-forskriften av 2003 var resultat av et omfattende utredningsarbeid som kom til uttrykk i innstillingen *”Revidering av hastighetsforskrifter til sjøs i Norge – Innstilling fra en arbeidsgruppe oppnevnt av Kystdirektøren – desember 2002”*. I forordet til innstillingen heter det blant annet:

”Gjeldende regler på området er ikke tilfredsstillende. De er til dels uoversiktlige og lite brukervennlige. Enkelte steder er de lokale hastighetsgrensene lite egnet sett i forhold til de fartøy som ferdes der i dag.”

I samband med at innstillingen var på høring, hadde Norsk Aero Klubb (NLFs daværende navn) en omfattende dialog med Kystverket, hvor vi pekte på de mange utfordringene en hastighetsbegrensning har for sjøflysegmentet. Vi dokumenterte både skadevirkningene på vårt segment, de flysikkerhetsmessige utfordringene så vel som hvordan de sjøsikkerhetsmessige sidene kan bli godt ivaretatt uten at de generelle fartsbegrensningene gjelder sjøfly.

Kystverket tok hensyn til disse momentene da de fastsatte FOR-2003-05-05-561, jfr § 1 (virkeområde):

”Denne forskriften gjelder alle fartøyer. Sjøfly regnes ikke som fartøy etter forskriften her.”

Forskriften fra mai 2003 ble imidlertid kortlivet (formelt sett gjaldt den i 18 dager, men i praksis fikk den aldri noen betydning), av grunner NLF ikke har full oversikt over. Vi har imidlertid ingen grunn til å tro at revideringen i juni 2003 hadde noe med sjøfly å gjøre. Derimot handlet det om å flytte (i praksis beholde) hastighetsbegrensningskompetansen fra sentralt til lokalt nivå. Myndighetenes revers i saken, førte imidlertid også til – mest sannsynlig ved en inkurie – at sjøflyging igjen ble av omfattet av forskriften, jfr FOR-2003-06-19-748 § 1 første punktum, noe den også er i dag jfr FOR-2009-12-15-1546 § 1 første punktum.

Når vi anser det som en sannsynlig inkurie har det å gjøre med at ordlyden i FOR-2003-06-19-748 § 1 første punktum er identisk med ordlyden i samme paragraf, slik den lød i perioden 1988 til mai 2003, jfr FOR-2003-05-05-561 § 1. Vi ble heller ikke kontaktet av Kystverket i anledning endringen i juni 2003, noe som hadde vært naturlig dersom det var tiltenkt en realitetsendring for sjøfly, gitt den forutgående prosessen.

Inkurie eller ikke: Det at kompetansen ble flyttet til et annet forvaltningsnivå, innebærer imidlertid ikke at interesseavveiningen Kystverket gjorde ved vedtaket av mai-forskriften i 2003 dermed har mistet sin styrke eller begrunnelse. Tvert i mot må den faglige vurderingen Kystverket da gjorde tilsi at det er avgjørende hensyn som støtter at sjøfly bør unntas fra de generelle fartsbegrensningene til sjøs.

At Kystverket gjorde revers mellom mai og juni 2003, fikk den konsekvens at en rekke av de ulempene som arbeidsgruppen oppnevnt av kystdirektøren påpekte i 2002 – herunder ulempene med en tilfeldig lokal forvaltning – igjen ble aktualisert.

Etter vedtaket i juni 2003, forble situasjonen uoversiktlig og rollen krevende for NLF, siden vi må forklare de helt spesielle hensynene som ligger bak sjøflygingens behov og sikkerhetsaspekter overfor en rekke lokale havnemyndigheter. Ofte blir lokale fartsforskrifter vedtatt uten at vår organisasjon blir hørt. Det er langt fra noen automatikk i at NLF blir kontaktet i slike saker, til tross for at forbundets sjøflygende medlemmer blir sterkt berørt av forskriftene. God forvaltningsskikk tilsier som kjent at berørte organisasjoner *blir kontaktet* ved høringer av denne typen, jfr veilederen til utredningsinstruksen (FOR-2016-02-19-184) pkt 3.3.1. Sjøflyging forekommer imidlertid så vidt sjelden ved flere havner at aktiviteten havner i skyggen når høringslistene blir utarbeidet.

Dersom verken NLF eller andre berørte organisasjoner og myndigheter med ansvar for flysikkerhet blir hørt i slike saker, er det stor risiko for at saken ikke blir godt nok belyst før vedtak er truffet, i strid med forvaltningsloven § 37 første ledd. Med den innretningen havneloven og fartsbegrensningsforskriften har i dag, er det stor risiko for at nettopp dette skjer, noe vi har sett flere eksempler på så sent som denne måneden, jfr forskriftsprosessene for [Larvik Havn](#) og [Grenland Havn](#).

Samlet sett er det NLFs vurdering at sjøflyging i avgangs- og landingsfasen ikke bør berøres av lokale hastighetsforskrifter, en vurdering Kystverket ved vedtaket av mai-forskriften i 2003 støttet. En endring av havneloven § 4 i tråd med forslaget i dette brevets kapittel 3 vil løse problemet.

2.4 – Diskriminering av sjøfly ved visse havner

NLF får fra tid til annen rapporter om at visse havner ikke tillater at sjøfly legger til kais, til tross for at det finnes kapasitet og fysiske forutsetninger for fortøyning. Likeledes forekommer det at sjøfly ikke omfattes av takstregulativet for gjestehavner. Sistnevnte kan føre til uforutsigbare forhold for sjøflygerne, alternativt at manglende forankring i takstregulativet leder til avvisning.

NLF mener dette innebærer brudd på ikke-diskrimineringsprinsippet, jfr havneloven § 39 første ledd.

NLF foreslår følgende justering av havneloven § 39 første ledd:

”§ 39. Adgang til å benytte havn

Eiere og operatører av havner og havneterminaler har plikt til å motta fartøy, herunder sjøfly, i det omfang plassforholdene tillater det, og fartøyet ikke er til urimelig fortrengsel for eierens behov for egen bruk av havnen eller andre som er sikret rett til å bruke havnen. Eiere og operatører av havner og havneterminaler kan fastsette begrensninger i adgangen til å anløpe havn, av hensyn til sikkerhet, miljø og fiskerinæringen. Begrensningene skal være saklig begrunnet.”

3.0 – Hvordan sikkerheten likevel kan bli ivaretatt

Å unnta sjøfly under avgang og landing fra havnelovens bestemmelser kan for uinnvidde framstå som en risikabel regulatorisk tilnærming. Når vi likevel framholder at dette både er forsvarlig, ønskelig og bidrar til den beste sikkerheten, viser vi både til Kystverkets vurderinger forrige gang saken ble satt på spissen (2003), Luftfartstilsynets vurderinger (se vedlagte brev av 2008) og ikke minst de faktiske forhold. Vi viser i sammenhengen til at trafikkomfanget med sjøfly uansett vil være svært begrenset ved havner uten flyplasskonsesjon: En naturlig landingsplass – som havner uten flyplasskonsesjon betegnes som – vil maksimalt ha 12 bevegelser pr uke (drøyt 600 bevegelser pr år), jfr forskrift om konsesjon for landingsplasser BSL E 1-1 § 4 første ledd bokstav a. Med et så lite omfang, er risikoen nødvendigvis svært begrenset.

Sjøflygerne har dessuten en spesialutdannelse på dedikerte og myndighetsgodkjente sjøflyskoler – eksempelvis i Kilen sjøflyhavn eller Notodden flyplass – som gjør at de er godt rustet til å operere der det er blandet sjøtrafikk. Vi viser i sammenhengen til at luftfart har særdeles strenge opplærings- og sertifiseringskrav, til forskjell fra situasjonen innen lett lystbåttrafikk. Også øvrige bestemmelser, herunder det absolutte forbudet mot påvirkning av alkohol ved føring av luftfartøy, gjør luftfart til en ganske annen disiplin enn lystbåttrafikk. At lystbåter og luftfartøy da skal rammes av de samme hastighetsbegrensningene strider mot regulatoriske forholdsmessighetskrav.

Når det gjelder sjøflygernes bevissthet om fare for sammenstøt med sjøgående fartøy, vikeplikt og prosedyrer for å unngå slike, viser vi til det europeiske regelverket sitert over, SERA.3230. Sjøflygerne er også vel kjent med forskrift om begrenset fart ved passering av badende og om forbud mot ferdsel m.v. innenfor oppmerkede badeområder, og konflikter knyttet til badeanlegg forekommer derfor særdeles sjelden. Likeledes er konflikter mellom sjøfly og båter/skip nærmest et fraværende fenomen i Norge, og fatale ulykker innenfor segmentet har det ikke vært på årtier.

4.0 – Beskyttelse bedre enn regulering som presser sjøflyene ut

Sjøflygingen med dens moderate omfang kan ikke sies å være et negativt element i det samlede samferdsels- og sjøsikkerhetsbildet. Hastighetsbegrensninger innfører for sjøflyets vedkommende en betydelig innskrenking i den allmenne ferdselsretten ved at flyging til eller fra disse områdene i utgangspunktet blir forbudt. Vi kan ikke se at det i dag finnes ulemper eller skadevirkninger forbundet med sjøfly som nødvendiggjør en slike begrensning.

NLF understreker at sjøfly med sin avgangs- og landingshastighet på om lag 50 knop i praksis får ferdselsforbud i alle havner hvor det er fartsbegrensninger. For sjøflygerne er det ikke et godt fysikkerhetsmessig alternativ å ta av eller lande *utenfor* sonene med begrensning, for så å ha en lang taksevei inn til land. Dette skyldes at områdene lenger ut i sjøen typisk har for kraftig sjø for denne typen operasjoner. Et sjøfly er dessuten en relativt ”dårlig båt”, og flyene bør derfor operere så nær inntil land som mulig når de ”takser”.

Selv om antall sjøflygere i Norge som nevnt er begrenset, får et ferdselsforbud – som hastighetsbegrensninger i realiteten er – desto større konsekvens for de som faktisk benytter sjøfly som transportform. Det er i sammenhengen verdt å merke seg at sjøfly er et unikt og effektivt fremkomstmiddel som kan gå i rett linje dit personene eller lasten skal.

Sjøflyging – hvor elektrifisering nå er et aktualisert moment³ – er den totalt sett mest miljøvennlige motoriserte transportformen. Dette illustreres blant annet av følgende:

- a) Det kreves tilnærmet ingen anlegg for å drive virksomheten. Dette står i stor kontrast til landbasert aktivitet som landflyging, bilkjøring, motorsykkelkjøring mv.
- b) Uten anlegg trengs heller ingen fysiske inngrep i naturen. Typiske naturkonflikter som man ser når veier (og sågar sykkelstier og jernbanelinjer) skal bygges, er helt fraværende når det gjelder sjøfly.
- c) Støyen til omgivelsene er svært kortvarig i det den kun er tilstede i avgangsfasen. Få sekunder etter avgang er et sjøfly bortenfor hørbar radius.
- d) Sjøflyaktivitet fører kun et minimum av menneskelig tilstedeværelse med seg. Dyrelivet er evolusjonsmessig programmert til å bli skremt av menneskelig tilstedeværelse, noe som sjøfly gir vesentlig mindre av enn annen trafikk i og ved sjøen.⁴

Overnevnte forhold har da også medført at sjøfly er *eneste tillatte transportmiddel* i en rekke nasjonalparker i USA – andre transportformer er forbudt. Washington State Department of Ecology bruker sjøfly til skånsom prøvetaking⁵, og deler av Great Barrier Reef har sjøfly som en av svært få tillatte transportformer.

³ <http://www.equatoraircraft.com>

⁴ Se f eks oppdragsmelding 425: ”Etterbruk av Fornebu – Konsekvens i forhold til fugl i to naturreservater”, Ole Reitan, Norsk institutt for naturforskning (NINA), Trondheim, 1996.

⁵ ”Strategies to increase the impact and effectiveness of long-term marine monitoring programs”, Christopher Krembs og Brandon Sackmann, Washington State Department of Ecology – Marine Monitoring Program, Olympia, USA.

Ovenstående bør tilsi at sjøfly som transportform snarere bør få en beskyttelse enn økede regulatoriske begrensninger.

5.0 – Oppsummering

På bakgrunn av ovenstående håper vi at Havnelovutvalget kan se inn i problemstillingene og om mulig ta inn våre forslag til endringer i havneloven som nevnt over. Vi takker på forhånd for en positiv behandling av dette innspillet og står gjerne til disposisjon for nærmere redegjørelse.

Med vennlig hilsen,



John Eirik Laupsa
Generalsekretær



Torkell Sætervadet
Rådgiver