Høgni Hoydal
vegna Tjóðveldi

Løgtingið

Uppskot til

Løgtingslóg um broyting í løgtingslóg um ræði á málum og málsøkjum
(At taka loftrúm og flogferðslu undir føroyskt ræði)

§ 1

Í løgtingslóg nr. 41 frá 10. mai 2006 um ræði á málum og málsøkjum, sum seinast broytt við løgtingslóg nr. 151 frá 12. desember 2018, verður § 1, stk. 2, nr. 4 strikað.

§ 2

Henda løgtingslóg kemur í gildi á grækarismessu 2023.

Kapittul 1. Almennar viðmerkingar

Í 1964 og 1977 fluttu Føroyar fiskimarkið út og tóku ræði á og ábyrgd av okkara egna havi og fiskiríkidømi. Í 1992 yvirtóku vit tað, sum er undir okkum – undirgrundina. Nú er sanniliga stundin komin til, at vit eisini taka ábyrgd av og ræði á tí, sum er yvir okkum: Loftrúmið og flogferðslan.

Formliga er føroyska loftrúmið ikki undir føroyskum ræði. Danmark lóggevur um loftrúmið, men sjálv umsitingin og tænastuveitingin til flogferðsluna í føroyska loftrúminum er í metsan mun løgd til íslendskar myndugleikar at umsita. Tær inntøkur, tænastur og útreiðslur, ið eru av at umsita loftrúmið, fella til Íslands og Danmarkar.

Hóast eina røð av royndum og uppskotum á løgtingi um at taka loftrúmið undir okkara egna myndugleika, so er enn ikki rokkið á mál. Nógvar forðingar hava verið settar fram frá okkara egna embætisverki og frá donskum stjórnarráðum, og ivi hevur verið sáddur um týdningin og møguleikarnar og altjóða avtalurnar um at umsita loftrúmið.

Í hesum árinum hevur tó grønlendska stjórnin, Naalakkersuisut, boðað frá, at tey hava gjørt avtalu við danskar myndugleikar um at taka grønlendska loftrúmið undir egna umsiting. Og í hesum sambandi er fráboðað, at tey meta stórar møguleikar og í minsta lagi 100 nýggj arbeiðspláss at vera í at taka loftrúmið á grønlendskar hendur.
I 2031: Ny luftkontrolcentral i Grønland skal give 100 arbejdspladser | KNR

Týdningurin av at fyrisita loftrúmið
Undir samgonguni 2015-2019 vóru samráðingar við danskar myndugleikar um at taka loftrúmið á føroyskar hendur. Tær rukku tó ikki á mál. Tó varð avtala gjørd um, at tað sonevnda ”niðara loftrúmið” – t.e. innflúgvingin til Vága Floghavn v.m. – sum eitt danskt felag umsitur, skuldi koma á føroyskar hendur.

Týdningurin av at fyrisita okkara egna loftrúm, til bæði sivila loftferðslu og í hernaðar- og trygdarhøpi, er síðani vorðin alt eyðsýndari. Føroyskir serfrøðingar hava víst á, at tað ber væl til hjá føroyingum at byggja egnan radara og annars at menna tey amboð og teir førleikar, sum krevjast – bæði til sivilu flogferðsluna og við einum sonevndum "aktivum radara", ið kann hava eftirlit við øllum, ið fer fram í føroyska loftrúminum.

Fært hevur verið fram, at tað er torført og trupult hjá Føroyum at umsita okkara egna loftrúm, tí altjóða flogferðslustovnurin ICAO setur ymisk krøv um, hvussu ymisku loftrúmini og eftirlitsøkini eru skipað, og hvussu gjøld og tænastur kunnu takast.

Men í roynd og veru er ongin trupulleiki í, at vit taka ræðið á loftrúminum beinanvegin, og fyribils taka yvir ta avtalu, ið Danmark hevur gjørt við Ísland um sivilu flogferðsluna. Síðani avtala vit við Ísland, hvussu vit sjálv átaka okkum eftirlit og tænastur.

Vit kunnu somuleiðis sjálv beinanvegin fara undir at gera avtalur við onnur lond og felagsskapir um tørvin á einum "aktivum radara" í sambandi við hernaðar- og trygdarmál. Uttan nakað millumlið ella vantandi innlit og fólkaræði hjá okkum sjálvum.

Eingin fólkaræðislig, fíggjarliga ella vinnulig orsøk er til, at Føroyar lata Danmark gera avtalur við onnur um okkara loftrúm.

Vit kunnu eins væl sjálvi taka ræði á økinum og síðani sjálv seta okkum við samráðingarborðið. Á henda hátt vinna vit okkum samtundis innlit og vitan um, hvussu loftrúmið kann gerast eitt fakligt, tøkniligt og møguliga fíggjarligt tilfeingi fyri Føroyar.

Vit vinna okkum tá altjóða støðu og royndir sum áhugaverdur samráðingarpartur – og vit kunnu fara undir at velja okkara egnu strategiir og loysnir til frama fyri føroyska samfelagið.

Menningarmøguleika og fígging
Við at taka á okkum ábyrgdina og ræðið á loftrúminum, kunnu vit skapa vitanartung størv í Føroyum og útvega fígging til tænastur, tøkni og tilbúgving.

Vit eiga í Føroyum longu sera dugnalig fakfólk í loftferðslu, tøkni, leiting og bjarging, tilbúgving – og vit eru júst í ferð við at menna okkara egnu veðurtænastu, ið hevur stóran týdning fyri sivilu flogferðsluna.

Hvørja ferð eitt flogfar flýgur í føroyskum loftrúmi, rinda tey eina ávísa upphædd. Hendan upphæddin fellur í dag til íslendskar og danskar myndugleikar.

Sambært metingum kann hendan upphæddin verða frá 70 mió. kr. árliga, heilt upp í 270 mió. kr. árliga,

Hendan upphæddin – t.e. gjøldini – skulu sambært ICAO-sáttmálanum verða knýtt at ítøkiligum tænastum og íløgum. Hendan upphæddin kann sostatt nýtast til at byggja tokkara egnu førleikar upp og skapa vitanartung arbeiðspláss og íløgur í tøkni, ið krevjast fyri at umsita loftrúmið: Eftirlit, radaramyndir, Search and Rescue (SAR), radiosamskifti, veðurtænastu, flogtrygd og útbygging av flogvøllinum – og ikki minst at úbyggja teir førleikar, sum okkara egna flogvinna, flogferðsla og tyrlutænasta longu hava prógvað virðið á.

Millum 70-270 mió. kr. árliga – metingar um gjøld, tænastur, førleikamenning o.a.

Seinastu árini eru gjørdar fleiri metingar um, hvussu nógv flogferðsla er í í føroyskum loftrúmi, og um, hvørji gjøld verða tikin og kunnu takast frá flogførum.

Greitt er, at ICAO-sáttmálin ásetir, at gjøld fyri at flúgva gjøgnum loftrúmini skulu byggjast á rakstrar- og íløguútreiðslur fyri ta tøkni og tey starvsfólk, ið krevjast fyri at umsita loftrúmið og veita tænastur. Staðfestast kann, at ymiskt er, hvussu høg gjøld tey ymsu londini í Evropa taka fyri flúgving gjøgnum síni loftrúm. Eitt nú tekur Bretland eitt lutfalsliga høgt gjald, ið gevur rættiliga stórar inntøkur tilsamans. Inntøkur, ið tykjast vera væl størri enn kostnaðurin at hava eftirlit við loftrúminum.

Tjóðveldi hevur útvegað sær upplýsingar til eina meting, ið skal lýsa, hvussu gjøld verða roknað út aðrastaðni. Hesi tøl eru váttað av føroyskum serfrøðingum í sambandi við nevndarviðgerðir á løgtingi av líknandi uppskoti, sum hesum.

Ein grundað meting er, at beint omanfyri 200 flogfør flúgva gjøgnum føroyskt loftrúm hvørt samdøgur. Alt eftir, um eindarprísurin verður settur eftir bretskum ella øðrum evropeiskum støði, so er talan um gjøld fyri millum 70 og 270 mió. kr. árliga.

Ítøkiligt dømi um gjøld og inntøkur árliga
Til tess at gera hetta meira ítøkiligt, hava vit í talvuni niðanfyri sett upp, hvussu gjøld verða ásett aðrastaðni, og eitt roknidømi er gjørt fyri Føroyar.

Vit hava sett talið av flogførum í føroyskum loftrúmi í mun til talið av flogførum í íslendskum loftrúmi Hetta svarar til áleið 74.000 flogfør um árið.

Ein eindarprísur verður ásettur í mun til slag av flogfari og í mun til vekt. Síðani verður goldið eftir, hvussu langan tein eitt flogfar ferðast í loftrúminum.

Eindarkostnaðurin í Evropa liggur millum 55-70 Euro (Bretland er tó hægst við 81,83 Euro), og vit hava tí varisliga sett ein eindarkostnað upp á 60 Euro fyri hvørt flogfar í føroyskum loftrúmi.

Síðani hava vit býtt sundur millum trý sløg av flogførum, ið hava ymiskan eindarprís.

Í hesum dømi niðanfyri høvdu inntøkurnar árliga verið áleið 193 mió. kr. árliga.

Sambært hesum metingum kunnu vit í minsta lagi staðfesta, at eingin trupulleiki skuldi verið at fíggjað eina egna loftrúmsumsiting við íløgum, arbeiðsplássum, tænastum og tøkni. Og hetta eigur samstundis at vera týðandi fíggjargrundarlag undir íløgunum í framtíðarflogvøll og flogvinnu í Føroyum og menning av føroyskum førleikum á økinum.

Gjøldini kunnu fara til at útbyggja og reka eina framkomna flogtænastu, vaktar- og bjargingartænastu, tyrlutænastu, veðurtænastu, sivila tilbúgving o.a. í Føroyum – í samstarvi við okkara grannalond og við altjóða felagsskapir.

Aeronautical en-route cost Faroe FIR (potential Faroe Sector income)

En-route cost is: mass units * distance units * unit price

	Euro	Dkr
Unit price	60	447,48
Euro/Dkr exchange rate	7,458	

	nm	km	units
Sector distance	345	638,94	5,989

Aircraft type I	100	m.tones			
	1,414	unit mass			
	36000	amount			
	Euro	Dkr		Euro	Dkr
Cost	508	3.790		18.295.828	136.450.285

Aircraft type II	30	m.tones			
	0,775	unit mass			
	20000	amount			
	Euro	Dkr		Euro	Dkr
Cost	278	2.076		5.567.243	41.520.499

Aircraft type III	5	m.tones			
	0,316	unit mass			
	18000	amount			
	Euro	Dkr		Euro	Dkr
Cost	114	848		2.045.536	15.255.606

Total flights 74000

	Euro	Dkr
Turnaround on year base	**25.908.607**	**193.226.390**

Note regarding settlement of sector unit price, based on 2006 benchmarking file from Danish CAA
1. The file indicates an average rate of Euro 55-70, with UK sector at the top, pricing at Euro 81,38
2. UK sector is (problably) speculative expensive due its location regarding trans atlantic flight
3. Icelandic oceanic unit cost price is... Will update on this
4. A reasonable Faroe sector cost price could thus be in the area of Euro 60-65

Note regarding used distances:
East of Faroe, WP Gunpa dct MY NDB, common routing cross sector: Distance 227NM
West of Faroe, WP MY NDB routing G3 to W011gr50 (fiktive WP ? distance between FO and ICE), common routing cro:
Total distance on common routing cross potential Faroe Sector: 345NM

Note regarding amount of traffic crossing sector, based on 2005 fact file from Icelandic CAA

1. Icelandic Oceanic 2005 overflights:	63156
2. ? of flights to/from Iceland (Europe):	13907
Total	**77063**
3. Commercial flights 88,8%	68432
4. General Aviation (smaller AC) 7,4%	5703
5. Military flights (non payment) 3,8%	2928
6. Calculations should then be based on:	**74135**

Kapittul 2. Avleiðingar av uppskotinum

Fíggjarligar avleiðingar:

Mett verður at umsitingarkostnaðurin av at taka málið á føroyskar hendur beinanvegin verða á leið 8 mió. kr. árliga

Við metingum av gjøldum fyri at flúgva ígjøgnum loftrúmið, sum ávíst omanfyri, verða inntøkurnar varisliga mettar til 70 mió kr. árliga.

Kapittul 3. Serligar viðmerkingar

Til § 1
Við hesi grein verða loftrúmið og málsøkið flogferðsla tikin undir føroyskt ræði og føroyska ábyrgd.

Í november 2013 lat ein arbeiðsbólkur við føroyskum og donskum embætisfólki, úr hondum álit, nevnt "Beskrivelse af luftfartsområdet i relation til Færøerne[1]". Her verður gjøllað greitt frá hvat yvirtøkan fevnir um.

Til § 2
Sambært § 2, stk. 2 í løgtingslóg nr. 79 frá 12. mai 2005 um lóg um mál og málsøki føroyskra myndugleika at yvirtaka, kann hetta málsøkið yvirtakast eftir tingingar við danskar myndugleikar.

Samráðingar hava longu verið í undanfarnu samgongu, og tá ið hetta lógaruppskotið er samtykt, skuldi ikki verið nakar trupulleiki at gjørt eina skjóta avtalu. Yvirtøkudagurin er tí settur til á grækarismessu 2023.

Á Løgtingi, 06. september 2022

Høgni Hoydal

1 http://tilfar.lms.fo/logir/alit/2013.11%20Beskrivelse%20af%20luftfartsomr%C3%A5det%20i%20relation%20til%20F%C3%A6r%C3%B8erne.pdf