

TÍÐINDI



donskum flogfelag, Cimber Air úr Sønderborg. Flogleiðir, sum var høvuðspartaeigari í Atlantic Airways, hevur sent Ferðslumálaráðnum umsókn um at fáa loyvi til at reka almenna rutuflogferðslu millum Føroyar og Danmark. Hetta loyvi er so ætlanin fyribils at lata Atlantic Airways røkja vegna Flogleiðir. Endamálið við hesum fundinum var at fáa at vita, um Ferðslumálaráðið var sinnað til at lata Flogleiðir konsessiónina.

Fróde Nør Christensen, sum var ferðslumálaráðharri, svaraði, at teir skuldu hava tíð til at ganga ígjøgnum og meta um umsóknina, so Ferðslumálaráðið kundi ikki geva eitt svar her og nú.

Umboð fyri Ferðslumálaráðið spurdi, hvør kemur at standa fyri tekniska viðlíkahaldinum og eitt annað umboð nevndi, at eitt vanligt krav var, at tað felagið, sum flýgur fær konsessiónina, og at hetta felagið eigur flogfarið.

Frá føroyskari síðu varð svarað, at um samanborið verður við dansk viðurskipti, so kundi Flogleiðir samanberast við DDL, meðan Atlantic Airways kundi samanberast við SAS og tí víst á, at tá ið SAS kann flúgva uppá eina konsessión hjá DDL, so eigur Atlantic Airways eisini at kunna flúgva uppá eina konsessión hjá Flogleiðum. Hvat spurninginum um at eiga flogfarið viðvíkti, varð upplýst, at Atlantic Airways hevði fult ræði á flogfarinum, hóast Cimber Air stóð sum eigari. Upplýst varð eisini frá føroyskari síðu, at Cimber Air í fyrstu syftu fór at taka sær av tekniska viðlíkahaldinum og hava ábyrgdina av tí.

Í brævi til landsstýrið

dagfest 10. desember 1987 sipar Ferðalumaráðið til fundin 1. desember og váttaar, at tað er sinnað til at veita einum føroyskum felag konsessión til at luttaka í flogferðsluni millum Føroyar og Danmark og at viðvirka til at fremja hesa ætlan skjótast møgult.

Ferðslumálaráðið skrivar, at tað krevur, at tað skal vera samanfall millum konsessiónshavara og tann, sum rekur flogferðsluvirksemið fyri at tryggja, at tað við hesum er hann, sum ábyrgdast mótvegis myndugleikunum fyri at trygdarkrøvini eru lokin. Eisini er krav um, at konsessiónshavarin hevur ræði yvir flogfór-unum, sum verða brúkt og hevur ræði á bæði tekniskari og operativari eind. Hesi krøv gera tað neyðugt, at broyta umsóknina soleiðis, at Atlantic Airways verður konsessiónshavari, meðan Flogleiðir verður at rokna sum eitt holdingfelag.

Ferðslumálaráðið kravdi eisini, at meirilutin av eigarunum av konsessiónshavandi felagnum skuldu vera føroyingar og at konsessiónin fór at innihalda eina áseting um at tryggja føroyskan eigaraskap.

Viðvíkjandi kravinum til teknik og operatió, hevði Statens Luftfartsvæsen sagt frá, at teir væntaðu at góðkenna eitt slíkt samstarv millum Cimber Air og Atlantic Airways í eini skiftistíð.

Løgmaður svarar í brævi dagfest 29. desember 1987, at landsstýrið treyðugt gongur við til at broyta ætlanina um, at Flogleiðir skal verða konsessiónshavari. Hann greiðir frá, at samstarvið, sum er avtalað við Cimber Air, fevnir um tvey høvuðsevni: at fôr-

oyski parturin fær rættindini til at flúgva millum Føroyar og umheimin (konsessiónina) og at Cimber Air hevur neyðuga førleikan til at útinna flúgvingina. Hann skrivaði, at partarnir hava gjørt ein partaeigarasáttmála um hetta samstarvið, sum í fyrstu syftu skuldi ganga yvir 5 ár og legði við til kunningar avrit av partaeigarasáttmálanum.

Eftir hetta fer fram eitt nágreiniligt samskiptið og kanningararbeiði við Ferðslumálaráðið um, hvørjir møguleikar eru fyri fremja føroyska ynski um, at Flogleiðir skuldi hava konsessiónina og Atlantic Airways hava raksturin um hendi.

Ferðslumálaráðið skrivar í brævi dagfest 28. januar 1988 til nevndarformannin hjá Atlantic Airways, at teir veruliga hava lagt hvør í blot fyri at kanna, um tað er møgult at geva einum felag konsessiónina, meðan ræði yvir flogfari og rakstri liggur í einum øðrum felag fyri at eftirlíka føroyska ynskinum, men at teir siggja nógvar trupuleikar í hesum.

Ferðslumálaráðið sigur seg vera sinnað til at medvirka til eina smidliga loysn

og skjýtur upp, at byrja verður við einum uppbyggingskeiði uppá tvey ár, har Atlantic Airways fær konsession til føroyaflúgvingina undir ávísu serligum treytum.

Serligu treytirnar eru, at flogferðsluvirksemið í uppbyggingskeiðinum verður útint í einum samstarvi millum Atlantic Airways og Cimber Air eftir einari virkisætlan, sum ásetur, at Cimber Air skal hava ábyrgdina av tekniska/operativa virkseminum grundað á rakstrarloyvið hjá Cimber Air, at Cimber Air hevur fult ræði á og ábyrgd av øllum starvsfólkunum og teimum flogfór-unum, sum verða brúkt til flutningin, at tekniski ovastin og flogovastin hjá Cimber Air hava ábyrgdina av virkseminum, at Cimber Air hevur fult ræði á flogskýlum, sum brúkt verða.

Ferðslumálaráðið helt, at hetta kundi latið seg gjørt í verki á tann hátt, at Cimber Air fær fullan rætt til at ráða yvir manningini og tekniska starvsfólkahópinum hjá Atlantic Airways sambært skrivliga avtalu og rætt til at brúka flogskýlið á flogvøllinum í Vágum.

Fyrsta flogfarið hjá Atlantsflog kom til Sønderborg úr Onglandi 21. mars 1988, har tað varð málað í litunum hjá Atlantic Airways og kom fyrstu ferð til Føroya 26. mars 1988. Tá var móttøka við hornblástri og røðum. Aftaná varð farið á flog ein rundtúr yvir Føroyum við innbodnum gestum. Á myndini er tað Heri Mortensen, fyrstu stjóri felagsins, sum tekur ímóti manningini á fyrsta túrinum til Føroya

Atlantic Airways fyri eitt ár í senn, tó í mesta lagi í 5 ár tilsamans. Áðrenn eina møguleiga leingjan vilja flogferðslumyndugleikarnir gera eina meting av, hvussu langt er komið við at fremja virkisætlanina, sum umrødd er í brævinum frá 28. januar 1988. Tá virkisætlanin er framd, vilja treytirnar fyri at flyta konsessiónina til Flogleiðir vera loknar treytað av, at tekniska/operativa funksjónin er flutt til Flogleiðir og treytað av, at føroyingar ynskja tað.

Ferðslumálaráðið endar brævið við at biðja Føroya landsstýrið um at geva sær boð um, tað ynskir, at konsessiónin verður latin Atlantic Airways sambært umrøddu treytir, so Ferðslumálaráðið kann taka stig til at veita Atlantic Airways konsessiónina.

Samráðingar fóru beinanvegin í gongd við Cimber Air fyri at fáa felagið at ganga við til at broyta partaeigarasáttmálan, so føroyingar kundu liva við treytunum, sum Ferðslumálaráðið hevði sett føroyingum fyri at kunna koma uppi føroyaflúgvingina.

Hóast Cimber Air ikki var fegið um at broyta sáttmálan, eydnaðist tað Atla Dam, løgmanni saman við Eyðfinni Jacobsen og Carl Vilhelm Weihe á kvøldið 17. februar 1988 í Keypmannahavn at gera avtalu við Cimber Air um at broyta partaeigarasáttmálan millum Flogleiðir og Cimber Air soleiðis, at konsessiónin framyvir altíð kom at liggja hjá einum felag, sum føroyingar hava tamarhald á og at Flogleiðir skuldi hava møguleika fyri at keypa øll partabrøvini hjá Cimber Air.

Við brævi frá 17. februar 1988 til Ferðslumálaráðið boðar løgmaður Ferðslumálaráðnum frá, at landsstýrið mælir til, at Atlantic Airways fær konsessión til at røkja rutuna millum Føroyar og Danmark.

21. mars 1988 undirskrivaðu Cimber Air og Atlantic

