

LANDSGRANNSKOÐANIN

1 Játtanar- og roknskaparviðurskipti hjá Tyr lutænastuni

Í sambandi við at serútgjørda bjargingartyrlan, sum Fiskimálaráðið hevur sáttmála við Atlantic Airways um, eitt tíðarskeið í 2007 varð leigað út til virksemlu uttanlands, greiddi Landsgrannskoðanin í einum uppriti í oktober 2007 frá umrøðuni í fjølmiðlunum og øðrum viðurskiptum.

Landsgrannskoðanin kom fram á fleiri fíggarlig viðurskipti í tænastruvingini millum Atlantic Airways og Fiskimálaráðið, sum áttu at verið kannað gjøllari. Vit gjørdur av at lýsa hesi viðurskipti í sjálvstøðugari frágreiðing, og hava í tí sambandinum gjøgnumgengið roknskapirnar hjá Atlantic Airways árinum 2001 til 2006.

2 Játtan á fíggarlógini 2006 til tyr lutænastuna

Á lögtingsfíggarlógini 2006 eru játtaðar 14 mió.kr. á høvuðskontu 5.34.2.05 "Fiskiveiðiefirlit", umframt 3,5 mió.kr. í keypsmvg. Sambært viðmerkingunum í fíggarlógini 2006 er sáttmáli gjørdur við Atlantic Airways um at veita ymiskar tyr lutænastur. Atlantic Airways hevur alt samdøgríð tilbúgving við tveimum tyrlum.

Harafturat eru játtaðar 6,6 mió.kr. á høvuðskontu 15.38.2.04 "Tyr lutænastan". Sambært viðmerkingunum í fíggarlógini 2006 hevur Landsstýrið í 2005 gjørt nýggjan sáttmála við Atlantic Airways um flúgving við tyrlu millum oyggjarnar.

Á hvørjum ári ger Atlantic Airways ein partsroknskap fyri virksemlu hjá báðum tyrlunum, sum verður sendur Fiskimálaráðnum og Strandfaraskipum Landsins (Innlendismálaráðnum).

Á fíggarlógunum 2007 og 2008 eru somu upphæddir játtaðar.

3 Viðmerkingar í frágreiðingum frá Landsgrannskoðanini

Landsgrannskoðanin hevur havt sáttmálan millum Fiskimálaráðið og Atlantic Airways til viðgerðar í frágreiðing latin lögtingsgrannskoðarunum í februar 2002 og í frágreiðing um einskiljningar o.a. latin lögtingsgrannskoðarunum í november 2007.

Í frágreiðing í desember 2001 til Fiskimálaráðið vísu vit á, at landið í sáttmálaskeiðnum rindar allar útreiðslur og harafturat rentur og avdráttir av lánum. Eftir 10 árum (sáttmálaskeiðið) hevur landið rindað ein stóran part av kostnaðinum fyri tyrluna, umframt viðlíkahald, og "bókaða" virðið svarar til restskuldina, tí bæði avskrivningar- og avdráttartíðarskeiðið er 16 ár. Vit vísu á, at sannlíkt er, at tyrlan eftir 10 árum hevur eitt handilsvirði, sum er væl hægri enn bókaða virðið. Vit spurdu, hví landið sambært sáttmálanum hevur forkeypsrætt/skyldu at keypa tyrluna til handilsvirði. Fiskimálaráðið greiddi í februar 2002 frá, at tá ið sáttmálin ultimo 2010 gongur út, er tað ikki víst, at handilsvirðið á tyrluni verður hægri enn bókaða virðið. Tað veldst um marknaðin. Sambært Fiskimálaráðnum er tað ikki óvanligt í ásetingum um keypskyldu og forkeypsrætt, at talan er um marknaðarvirðið.

Í desember 2001 spurdu vit, um Fiskimálaráðið hevði gjørt nakrar útrokningar av fyrimumum og vansom, hevði landið keypt tyrluna frá fyrstan tíð. Fiskimálaráðið greiddi í februar 2002 frá, at Landsstýrið og stovnar tess hava ikki serkunnleika at umsita tyr lutænastu. Politisk avgerð varð tí tikin um, at tænastran, t.e. ílga og rakstur, skuldi verða lögð út til aðrar at reka.

Í frágreiðing okkara 22. februar 2002 til lögtingsgrannskoðararnar tóku vit samanum gjøgnumgongd okkara av sáttmálanum "um leiting & bjarging o.a.":

"Vit hava ikki fingið nøktandi frágreiðing um, hví landið ikki sjálvst eisini keypti nýútvegaðu tyrluna. Ístaðin rindar landið í sáttmálaskeiðnum eina høga rentu umframt avdráttir av láni hjá felagnum, sum eigur nýútvegaðu tyrluna.

Ger Fiskimálastýrið av at siga samstarvið upp, hevur landið skyldu at keypa tyrluna til handilsvirðið, tó í minsta lagi bókaða virðið, sum svarar til restskuldina av láninum. Tað er sannlíkt, at handilsvirðið er væl hægri enn bókaða virðið. Skal landið siga upp samstarvið, kann tí verða talan um at rinda felagnum eina munandi upphædd, uttan at felagið ber nakran váða av týðningi.

Tænastan er ikki boðin út, og eingin meting tykist verða gjørd av kostnaðinum, sammett við, at annað felag, ella stovnur, átók sær at veita somu tænasturnar, undir somu treytum."

Lagt kann verða afturat, at ultimo 2006 var bókaða virðið á Bell 412 tyrluni 27 mió.kr., umframt viðlíkahaldsavsetingar, og veðskuldin 16,4 mió.kr.

4 Samsýning

Sáttmáli um leiting & bjarging

Sambært § 6, stk. 1, í sáttmálanum um leiting & bjarging rindar Fiskimálaráðið Atlantic Airways 14 mió.kr., umframt MVG, í árligari samsýning. Samsýningin verður rindað mánaðarliga frammanundan við 1/12.

Í upphæddini, 14 mió.kr., er íroknað samsýning fyri 170 flogtímar (blokk tímar).

Í skrivi 14. februar 2002 greiddi landsstýrismaðurin í fiskivinnumálum frá, at flogtímatalið (170 tímar árliga) varð ásett út frá søguligum tølum fyri "leiting og bjarging" og sjúkraflutning (40-60 tímar), mettt tíð til venjingar (20-30 tímar), og mettt tíð til fiskiveiðiefartilít (95 tímar). Sambært landsstýrismanninum er størsti kostnaðurin av einari tilbúgving, kostnaðurin av at hava tyrlu og manning tilbúnað.

Landsgrannskoðanin spurdi í oktober 2007 Fiskimálaráðið, hvørjar venjingar talan er um. Fiskimálaráðið svaraði í juli 2008, at í fyrstani var neyðugt hjá tyrlumanningini at venja seg við tyrluna, men allir hesir tímar vórðu ikki tiknir av blokk tímunum í sáttmálanum. Nú fevna venjingarnar um náttarflogving, hoist, venjing við vaktarskipunum og annað.

Sambært § 6, stk. 2, verður rokning fyri eyka flogtímar send eina ferð um mánaðin. Í 2001 skuldi Fiskimálaráðið rinda 10.000 kr., umframt mvg, pr. eykablokk tíma. Frá 2002 verður tímaprísurin á eyka blokk tímunum hækkaður so hvørt, samsvarandi nominellu hækkanini á vanligum listaprísnum hjá Atlantic Airways.

Í svari í juli 2008 sigur Fiskimálaráðið seg ikki hava fingið nakra eykarokning.

Sáttmáli um millumoyggjaflogving

Sambært § 4, stk. 3, í sáttmálanum um millumoyggjaflogving rindar Landsstýrið frá 2006 Atlantic Airways 6,6 mió.kr. um árið. Samsýningin verður rindað mánaðarliga, 20. í hvørjum mánaði og 550.000 kr. hvørja ferð.

Í oktober 2007 spurdi Landsgrannskoðanin, hvørjar fortreytir árliga samsýningin bygd á og bað um avrit av rakstrarætlanum, útrokningum o.ø.

Løgmálaráðið svaraði, at "sambært skjalatilarinum, sum er til taks, framgongur einki íðkiligt um, hví tyrlutænastan kostar 5,9 mió.kr. í 2005 og 6,6 mió.kr. í 2006. Tó skal

viðmerkjast, at nýggi sáttmálin bleiv víðkaður soleiðis, at tað bleiv gjørt tilkall til Dímunar og økt um flúgvina í høg tíðum og summarmánaðimar, sum er ein av orsøkunum til, at sáttmálin viðv. tyrlutænastuni hækkaði í mun til undanfarna sáttmála. Ári frammanundan sáttmálin var endurskoðaður í 2006, vísti raksturinn hjá Atlantic Airways somuleiðis stórt hall, og er hetta óivað ein orsök til, at sáttmálin hækkaði úr 5,9 mió. kr. til 6,6 mió. kr.”

Ráðið vísti annars til “fylgiskjal 3”, og legði avrit av brævi frá Atlantic Airways 5. november 2003 við saman við rakstrarætlan o.ø.

4.1 Endurskoðan av árligari samsýning

Sáttmáli um leiting & bjarging

Sambært § 7, stk. 1, í sáttmálanum um leiting & bjarging byggir árliga samsýningin, 14 mió.kr., á fyritreytirnar í rakstrarætlan (fylgiskjal 3 til sáttmálan), sum Atlantic Airways í 2001 setti upp fyri nýggju Bell 412 tyrluna og gomlu Bell 212 tyrluna.

Sambært § 7, stk. 3, hevur Fiskimálaráðið rætt til helvtina av staðfestum roknskaparligum vinningi yvir eina millión, sambært grannskoðaðum partsroknskapi.

Atlantic Airways hevur rætt til at fáa eitt staðfest roknskaparligt hall gildið av Fiskimálaráðnum, tó so, at Atlantic Airways ber tær fyrstu 250 t.kr. av møguligum halli. Harafturat hevur Atlantic Airways rætt til at fáa árligu samsýningina hækkaða, um partsroknskapurin vísir eitt hall, sum stendst av vøkstri í útreiðslum av starvsfólki, brennievni og viðlíka haldi.

Sáttmáli um millumoyggjaflúgvina

Í sáttmálanum um millumoyggjaflúgvina eru ongar ásetingar um at endurskoða árligu samsýningina.

Landsgrannskoðanin hevur í skrivni frá oktober 2007 spurt, hví ongar tílíkar ásetingar eru.

Í apríl 2008 svaraði Løgmálaráðið, at ein orsök til, at ongar ásetingar eru um at endurskoða árligu samsýningini, kann vera, at sáttmálin positivt sigur, hvør upphæddin skal vera fyri sáttmálaskeiðið, sum í fyrsta lagi kann fara úr gildi 31. desember 2008.

4.2 Annað tyrluvirksemi

Sáttmáli um leiting & bjarging

Sambært § 14 í sáttmálanum um leiting og bjarging kann Atlantic Airways reka annað tyrluvirksemi, herímillum taka samstarv upp við aðrar tyrluoperatørar um tyrluvirksemi.

Landsgrannskoðanin hevur í oktober 2007 spurt, hvussu Fiskimálaráðið tryggjar sær, at annað tyrluvirksemi ikki forðar fyri, at tyrlan, sum er nevnd í § 1, stk. 2 (Bell 412), er tøk til tær uppgávur, sum eru nevndar í § 1, stk. 1.

Fiskimálaráðið sigur í juli 2008, at tey halda, at at bæði Bell 212 og Bell 412 skulu hava støð í Føroyum.

Tyrluvirksemi við aðrari tyrlu enn ta nýútvegaðu (Bell 412) og gomlu Bell 212 tyrluni hjá Landsstýrinum skal bert verða tikið við í partsroknskapin (smb. § 7, stk. 2), um talan er um virksemi sambært § 3 í sáttmálanum – tvs. útreiðsla at leiga aðra tyrlu.

Ásetingin í § 14 í sáttmálanum um leiting & bjarging tykist forða fyrri, at inntøkur og útreiðslur av øðrum tyrlum enn teimum, ið sáttmálin upprunaliga fevndi um, verða tiknar við í tyrluroknskapin sambært § 7, stk. 2.

Sáttmáli um millumoyggjaflúgving

Sambært § 5 í sáttmálanum um millumoyggjaflúgving kann Atlantic Airways reka annað tyrluvirksemi, herímillum taka samstarv upp við aðrar tyrluoperatørar um tyrluvirksemi.

Sambært § 3, stk. 4, líknast inntøkur í sambandi við aðra nýtslu av tyrluni (enn millumoyggjaflúgving) Atlantic Airways, og verða tiknar við í tyrluroknskapin og frágreiðingina, sum sambært § 8 skal verða latin Landsstýrinum á hvørjum ári.

5 Roknskapurin 2006

Roknskapurin fyri tyrlutænastuna 2006, sum Atlantic Airways hevur latið Fiskimálaráðnum, er dagfestur 12. juni 2007. Í roknskapinum er greitt frá um nýttan roknskaparhátt, rakstur og fíggarstöðu. Harafturat er ein leiðslufrágreiðing, grannskoðara-átekning, og viðmerkingar til allar notur.

Í leiðslufrágreiðingini í partsroknskapinum 2006 verður, eins og undanfarin ár, kunnað um, at *”Í fíggarstöðuni eru vøru- og tænastráðing og -skuld ikki tikin við, tí ikki er gjørligt at sundurskilja vøru- og tænastráðing og -skuld, sum kann ávísast til tyrluflúgvingina, berturúr bókhaldinum fyri felagið, tí talan er um felagsbókhald.”*

5.1 Yvirlit yvir rakstur og fíggarstöðu 2001-2006

Niðanfyrri hava vit sett upp eitt yvirlit yvir partsroknskapin fyri samlaðu tyrlutænastuna hjá Atlantic Airways árinum 2001-2006:

	2001	2002	2003	2004	2005	2006
	1.000 kr.					
Flogtímar	1.033	1.109	829	789	930	933
Rakstrarinntøkur						
Fiskiveiðieftirlitið	14.000	14.000	14.000	14.000	14.000	14.000
Tyrlutænastan	5.000	5.000	5.000	5.000	5.900	6.600
Útoyggjastuðul	28	350	-	156	352	350
Ferðafólk	855	937	665	803	780	610
Chartur	4.049	5.689	5.408	2.021	2.743	11.445
	23.933	25.975	25.073	21.980	23.774	33.005
Flúgvíutreiðslur						
Startgjald	466	489	365	361	396	357
Fuel	1.142	1.179	858	984	1.469	1.714
Viðlíkahald	5.833	6.618	6.151	4.237	6.074	7.781
	7.441	8.286	7.373	5.582	7.939	9.852
Starvsfólkakostnaður						
Flogskiparar og stýrimenn	3.041	3.938	4.445	4.411	5.466	7.908
Simulator og útbúgving	1.937	2.453	1.148	1.413	1.567	3.302
Mekanikarar	1.713	1.664	1.742	1.637	1.622	1.738
Rakstrarleiðari	600	600	600	600	600	600
Annar starvsfólkakostnaður	398	-	-	-	-	-
	7.689	8.655	7.935	8.061	9.255	13.547

Annar kostnaður						
Konsessi3n	-	-	-	-	-	-
Skrivstovuútr., tlf. o.a.	306	306	202	262	373	369
Fyrising o.a.	559	246	387	381	302	372
H3lisútreiðslur: 40%	453	549	329	366	393	474
Tryggingar	2.243	2.636	2.364	2.157	1.749	1.813
Handling	349	284	444	246	532	333
	3.912	4.022	3.725	3.412	3.348	3.361
Úrslit áðrenn rentur og avskr.	4.891	5.013	6.040	4.925	3.232	6.245
Rentur	2.495	3.055	2.766	2.607	2.092	2.300
Avskrivning/avdráttur yvir 16 ár	2.636	2.683	2.732	2.749	2.826	3.332
Rakstrarúrslit	(239)	(725)	542	(431)	(1.686)	613

Niðanfyri hava vit sett upp eitt yvirlit yvir fíggjarstöðuna hjá samlaðu tyrlutænastuni hjá Atlantic Airways árinum 2001-2006:

	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Aktiv						
Tyrla Bell 412 (1996) L&B	39.534	37.287	35.215	32.491	29.767	27.044
Tyrla Bell 412 (1994) ikki í rakstri í 2006	-	-	-	-	-	25.611
Tyrla Bell 212 "Bygdaflúgvng"	-	-	-	-	-	5.205
Tyrla Bell/Augusta (depositum)	-	-	-	-	-	5.885
Rakstrarg3gn	-	-	-	221	868	2.162
Goymsla, komponentar o.a.	-	-	-	-	-	2.940
Tíðaravmarking	-	-	-	-	100	149
Viðlíkahaldsavsetingar (allar tyrlurnar)	13.510	10.847	8.016	5.900	13.454	20.598
Aktiv, tilsamans	53.044	48.135	43.231	38.612	44.190	89.594
Passiv						
Fíggjað innanhýsis, Atlantic Airways	28.473	478	20.495	18.615	25.809	43.545
Veðlán	24.571	47.656	22.736	19.997	17.969	45.656
Sett av til rentu	-	-	-	-	412	393
Passiv, tilsamans	53.044	48.135	43.231	38.612	44.190	89.594

4 tyrlur eru skrásettar á aktivsíðuni í fíggjarstöðuni. Avskrivað verður í 2006 uppá Bell 412 tyrluna (1996) og Bell 212 tyrluna, tó bert ein mánað fyri Bell 212 tyrluna, tí hon varð formliga yvirtikin í desember 2006. Avskrivað varð ikki uppá Bell 412 tyrluna (1994) og Bell/Augusta. Orsøkin er, at tilgongdin av Bell 412 (1994) er eitt forútgjald uppá tyrlu, sum er latin í 2007, og tilgongdin av Bell/Augusta er eitt forútgjald uppá rættin (optión) at keypa eina Bell/Augusta tyrlu. Talan er tí ikki um tyrlur, sum hava verið í rakstri í 2006.

Roknskaparposturin "Goymsla, komponentar o.a." eru eykalutir til Bell 212, sum Atlantic Airways fekk frá Landsstýrinum, tá ið tyrlan í 2006 varð skotin inn í felagið sum apportinnskot.

Roknskaparposturin "Fíggjað innanhýsis, Atlantic Airways" er ikki ein "veruligur" roknskaparpostur. Sambært tyrluroknskapinum 2006 verður hann roknaður sum munurin millum "Aktiv, tilsamans" og "Veðlán". Av tí at Atlantic Airways ikki hevur tikið

við vøru- og tænastráðing og –skuld, er posturin “Fíggað innanhýsis, Atlantic Airways” ikki fullfíggaður, og tí er roknaða rentan av innanhýsis fíggingini ikki heilt røtt.

Í skrivi í oktober 2007 spurdi Landsgrannskoðanin,

- um innskotið av Bell 212 og innskotið av eykalutum til hesa tyrlu (tilsamtans 8,1 mió.kr.) verður roknað sum partur av “Fíggað innanhýsis, Atlantic Airways”,
- um Atlantic Airways hevur roknað sær rentu av hesum innskoti frá Landsstýrinum og
- um vit kundu fáa eitt útgreinað yvirliit, sum vísir nágreiniliga, hvussu “innan-hýsisrentan” verður roknað.

Fiskimálaráðið hevur ikki svarað spurningunum, men vísti í skrivi í juli 2008 til Innlendismálaráðið ella Atlantic Airways

Atlantic Airways hevur í 2006 roknað sær eina rentu 4% p.a. av “Fíggað innanhýsis, Atlantic Airways”. Í 2005 var roknaða rentan 3% p.a. og í 2004 5% p.a. Talan er ikki um eina rentu, sum Atlantic Airways rindar lánsveitara, men sum Atlantic Airways helst hevði rindað, um tyrlurnar vóru 100% fíggaðar við fremmandari fígging. Í 2006 er talan um 683 t.kr., sum á henda hátt tyngja roknskaparliga úrslitið.

Sambært tyrluroknskapinum 2006 fevnir roknskaparposturin “Veðlán” um eitt lán frá Tryggingarfelagnum Føroyar, 16,4 mió.kr., og eitt frá Føroya Banka, 29,2 mió.kr. Lánið frá Tryggingarfelagnum Føroyar var upprunaliga 25 mió.kr., og varð tikið fyri at fígga Bell 412 tyrluna.

Landsgrannskoðanin spurdi í oktober 2007 hvat lánið í Føroya Banka skuldi fígga.

Heldur ikki hesum spurningi hevur Fiskimálaráðið svarað, men vísir í skrivi í juli 2008 til Innlendismálaráðið/Atlantic Airways

5.2 Viðmerkingar til roknskapin 2006

Flogtímatalið

Í yvirliitinum niðanfyrir sæst talið á flogtímum árinum 2001 – 2006:

	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Flogtímar	1.033	1.109	829	789	930	933

Í oktober 2007 spurdi Landsgrannskoðanin, hvussu flogtímarnir eru býttir millum Bell 412 og Bell 212.

Fiskimálaráðið hevur ikki svarað spurninginum, men vísir í skrivi í juli 2008 ístaðin til Atlantic Airways.

Flogtímatalið í 2004 var 789, og í 2005 var tað 930. Ein hækking uppá 141 tímar ella 18%. Í 2006 er flogtímatalið stórt sæð óbroytt frá 2005.

Landsgrannskoðanin hevur í skrivi í oktober 2007 spurt, hvør orsøkin er til stóru hækkingina í flogtímatalinum frá 2004 til 2005, tí vøksturur í charturinntøkum er lítil, og ferðaseðlaintøkurnar eru falnar, hóast hækkaða játtan til millumoyggjaflúgving.

Heldur ikki hesum spurningi hevur Fiskimálaráðið svarað, men vísir í skrivi í juli 2008 ístaðin til Atlantic Airways

Rakstrarinntøkur

Í hævudsheitum fevna rakstrarinntøkurnar um 2 sáttmálar, sum Atlantic Airways hefur gjørt við Landsstýrið, og um “chartur”.

Sambært sáttmálanum millum Atlantic Airways og Fiskimálaráðið er samsýningin 14 mió.kr., umframt mvg 3,5 mió.kr., og sambært sáttmálanum millum Atlantic Airways og Innlendismálaráðið er samsýningin 6,6 mió.kr.

Aðrar inntøkur

Aðrar inntøkur fevna um “útoyggjastuðul”, sum verður játtaður á fíggjarlógini, hævudskota 15.38.2.21; inntøkur av at flúgva ferðafólk og “chartur”.

Tá ið nýggjur sáttmáli um millumoyggjaflogving varð gjørdur, varð samsýningin hækkað, m.a. tí ferðaaetlanin varð víðkað. Sambært roknskaparyvirlitinum frammanfyri eru inntøkurnar at flyta ferðafólk falnar síðani 2004. Frá 2005 til 2006 fullu inntøkurnar 170 t.kr. ella um 22%.

Landsgrannskoðanin spurdi í skrivi í oktober 2007, hví inntøkurnar av ferðafólkaflutningi eru falnar (færri ferðafólk og/ella lægri ferðaseðlaprísir), og um tørvur var á at víðka ferðaaetlanina, tá ið sáttmálin skuldi verða endurskoðaður.

Í skrivi 10 apríl 2008 svaraði Løgsmálaráðið:

“Sambært upplýsingum frá Atlantic Airways er orsøkin til, at inntøkurnar eru falnar frá 2005 til 2006 minkandi ferðafólkatal. Ferðafólkatalið vaks við 800 ferðafólkum frá 2004 til 2005, men frá 2005 til 2006 minkaði ferðafólkatalið við góðum 2 tús. ferðafólkum. Leiðirnar, sum tað serliga snúði seg um, vóru Mykinesleiðin og Suðuroyarleiðin.

Til tess at finna fram til ferðafólkatalið í mun til inntøkurnar í roknskapinum er at draga frá ein miðal ferðaseðlakostnað upp á 85 kr.”

Fiskimálaráðið svaraði ikki spurninginum, men vísti í juli 2008 enn einaferð til Atlantic Airways.

Inntøkurnar av “chartur” hava verið skiftandi. Tær minkaðu nógv frá 2003 til 2004 og 2005, men í 2006 eru inntøkurnar 11,4 mió.kr. ella umleið 35% av inntøkunum hjá tyrluflogvingini.

Landsgrannskoðanin hefur í skrivi í oktober 2007 spurt, hvør orsøkin er til vøksturin frá 2005 til 2006, herímillum hvussu stórir partur av vøkstrinum stavar frá inntøkum frá frálavinnu.

Í svarinum í juli 2008 vísir Fiskimálaráðið enn einaferð til Atlantic Airways.

Í § 2 í sáttmálanum um leiting & bjarging og í § 3, stk. 4, í sáttmálanum um millumoyggjaflogving er ásett, at tyrlurnar kunnu nýtast til aðrar uppgávur, við Føroyum sum støð.

Landsgrannskoðanin spurdi, hvussu stórir partur av inntøkunum í 2006 frá frálavinnu er vunnin ávikavist “við støð í Føroyum” og “við støð uttanlands”.

Fiskimálaráðið hefur ikki svarað spurninginum, men vísir enn einaferð í juli 2008 til Atlantic Airways.

Flúgvíutreiðslur

Flúgvíutreiðslurnar fylgja í stóran mun virkseminum hjá tyrlutænastuni. Flogtímatalið minkaði nógv frá 2002 til 2004, men síðani er tað vaksið nakað aftur. Hóast flogtímatalið ikki er hækkað stórvegis frá 2005 til 2006, eru útreiðslurnar til brennievni nógv hækkaðar. Orsøkin er uttan iva hækkingin í oljuprísini seinastu árin.

Starvsfólkakostnaður

Rakstrarbólkurin “Starvsfólkakostnaður” fevnir bæði um beinleiðis útreiðslur og mettar útreiðslur.

Beinleiðis útreiðslur

Lønarútreiðslur og útreiðslur av at útbúgva flogskiparar eru útreiðslur, ið beinleiðis kunnu ávísast til tyrluflúgvingina.

Útreiðslurnar til at útbúgva flogskiparar fullu frá 2002 til 2004, men tær eru síðani hækkaðar munandi aftur. Í skrivi 6. november 2003 greiddi landsstýrismaðurin í fiskivinnumálum frá, at útbúgvingarútreiðslurnar eru serliga høggar fyrstu árin, tá førleiki skal verða mentur til at rækka “SAR støði”, men at útreiðslurnar lækka sum frálíður, tá førleikin bert skal haldast viðlíka. Henda metingin tykist eftir øllum at døma ikki at halda, tí útreiðslurnar til “simulator og útbúgving” eru meira enn tvífaldaðar frá 2005 til 2006, úr 1,6 mió.kr. í 3,3 mió.kr.

Landsgrannskoðanin hevur í skrivi í oktober 2007 spurt: hvør orsøkin er til høgu útbúgvingarútreiðslurnar, herímillum um talan er um útbúgving til at flúgva nýggju tyrlurnar, ið Atlantic Airways hevur keypt og bílagt, og hevur biðið um avrit av skjølum, ið skjalsanna útbúgvingarútreiðslurnar í 2006 (3,3 mió.kr.).

Fiskimálaráðið hevur ikki svarað spurningunum, men vísir ístaðin í juli 2008 enn einaferð til Atlantic Airways.

Mettar útreiðslur

Útreiðslurnar til mekanikarar og til rakstrarleiðslu eru mettar øll árin.

Í “Nýttur roknskaparháttur” hevur leiðslan á Atlantic Airways greitt frá, hvussu hon hevur ásett bytisykilin fyri “mekanikarar”, og leiðslan vísir á, at tað bert eru beinleiðis lønarútreiðslur, sum verða tiknar við.

Árin 2001 til 2003 metti leiðslan á Atlantic Airways, at 38% av samlaðu útreiðslum felagsins til mekanikarar kunnu ávísast til tyrluflúgvingina. Í hesum tíðarskeiði hevði felagið 2 flogfør og 2 tyrlur. Í 2004 keypti Atlantic Airways eitt flogfar afturat, og leiðslan lækkaði bytisykilin til 30%, tí hon metti hetta geva eina rættari mynd av bytinum. Í 2005 keypti Atlantic Airways enn eitt flogfar. Leiðslan lækkaði hetta árið bytisykilin til 22%. Í 2006 var “flotin” settur saman av 6 flogførum og 3 tyrlum. Tyrlan, ið Atlantic Airways keypti í 2006, var ikki í rakstri tá, tí bíðað varð eftir onkrari góðkenning. Leiðslan hevur í 2006 lækkað bytisykilin til 18%.

Landsgrannskoðanin hevur í oktober 2007 spurt, um Atlantic Airways nýtir tíðarskráseting sum grundarlag fyri metta bytinum.

Fiskimálaráðið hevur ikki svarað spurninginum, men vísir ístaðin í juli 2008 til Atlantic Airways.

Árin 2001 til 2006 hevur leiðslan á Atlantic Airways metti, at útreiðslan til “fyrising og rakstrarútreiðslur” er 600 t.kr. um árið. Sambært notu 8 til tyrluroknskapin 2004 kunnu

184 t.kr. beinleiðis ávísast til tyrflúgvíngina. Í skrivi 6. november 2003 greiddi landsstýrismaðurin í fiskivinnumálum frá teimum leiðslufunkum, sum Atlantic Airways sambært “Joint Aviation Authorities” skal hava, t.d. Accountable Manager, Flight Operation Manager, Hangar Manager, Quality Manager o.s.fr. Óbeinleiðis kostnaðurin fevnir um hesar leiðslufunkur, umframt um fíggarleiðsluna, sum ikki er fevnd av teimum 20% av útreiðslunum til bókhald og roknskap, sum sambært bítislykli eru ávístar tyrflúgvíngini.

Í oktober 2007 spurdi Landsgrannskoðanin, um Atlantic Airways nýtir tíðarskráseting sum grundarlag fyri metta bítinum.

Fiskimálaráðið hevur ikki svarað spurninginum, men vísir ístaðin aftur í juli 2008 til Atlantic Airways.

Vinningur/hall

Sáttmálin um leiting & bjarging

Sambært § 7, stk. 3, í sáttmálanum um leiting & bjarging hevur Fiskimálaráðið rætt til helvtina av staðfestum roknskaparligum vinningi yvir eina millión, eftir grannskoðaðum partsroknskap. Atlantic Airways hevur rætt til at fáa eitt staðfest roknskaparligt hall galdið av Fiskimálaráðnum, tó so, at Atlantic Airways ber tær fyrstu 250 t.kr. av einum møguligum halli. Úrslitið sambært partsroknskapinum 2005 var eitt hall 1.686 t.kr. og í 2006 eitt yvirskot 613 t.kr.

Í 2002, 2004 og 2005 var hallið meira enn 250 t.kr. Fiskimálaráðið hevur ikki galdið Atlantic Airways tann partin av hallinum, sum í 2002 og 2004 var størri enn 250 t.kr.

Í oktober 2007 spurdi Landsgrannskoðanin, hvør orsøkin var til stóra hallið í 2005, og um Atlantic Airways hevði biðið Fiskimálaráðið galdið tann partin av rakstrarhallinum fyri 2005, sum fer “upp um” 250 t.kr, og hvar ið útreiðslan er bókað.

Í juli 2008 hevur Fiskimálaráðið kunnað um, at ongin rokning er komin frá Atlantic Airways, men vísir annars til Atlantic Airways.

Roknskapur verður, sum áður nevnt, settur upp fyri samlaðu tyrflutænastuna, har Atlantic Airways vísir á, at talan er um felagsbókhald. Hølisútreiðslur, lønar- og fyrisingarútreiðslur verða tillutaðar sambært bítislyklum.

Landsgrannskoðanin hevur í oktober 2007 spurt, hvussu Fiskimálaráðið tryggjar sær, at rakstrarhall, sum Atlantic Airways kann biðja ráðið endurrinda, ikki stavar frá halli av millumoyggjaflúgvíng ella øðrum tyrfluvirksemi, sum sambært § 14 í sáttmálanum um leiting & bjarging ikki eigur at vera partur í tí í § 7, stk. 2, nevnda partsroknskap.

Fiskimálaráðið hevur heldur ikki svarað tí spurninginum, men vísir ístaðin í juli 2008 til Atlantic Airways.

Sambært roknskaparliga yvirlitinum frammanfyri hevur samlaða roknskaparliga úrslitið av tyrflúgvíngini tey seks árin, sáttmálin við Fiskimálaráðið hevur verið í gildi, verið eitt hall 614 t.kr.

Sambært § 7, stk. 3, hava partarnir tveir fundir árliga - í mars og august - fyri at viðgera samstarvsspurningar, hermillum roknskap og rakstur.

Landsgrannskoðanin hevur í skrivi í oktober 2007 biðið um avrit av fundarfrásagnunum fyri 2005, 2006 og 2007.

Vit hava ikki fingið avritini og Fiskimálaráðið hevur ikki svarað spurninginum, men vísir ístaðin í juli 2008 til Atlantic Airways.

Sáttmálin um millumoyggjaflúgving

Sáttmálin um millumoyggjaflúgving hevur ongar ásetingar um at endurskoða árligu samsýningina ella býtið av vinningi ella halli av tyrlutænastuni.

Landsgrannskoðanin hevur í skrivi í oktober 2007 spurt Innlendismálaráðið, hvussu tey tryggja sær, at rakstrarstudningurin, sum ráðið rindar Atlantic Airways fyri millumoyggjaflúgvingina, er hóskandi, t.e. at studningurin ikki fíggjar møguligt undirskot av sáttmálanum við Fiskimálaráðið um leiting & bjarging.

Í skrivi dagf. 10 apríl 2008 sigur Løgmálaráðið, at *“ongar ítøkiligar royndir verða gjørdar at rokna eftir, um rakstrarstuðulin verður nýttur til tað endamál, hann er ætlaður til. Strandferðslan kann bara staðfesta, at Atlantic Airways hevur røkt sínar skyldur móttvegis í ferðafólkaflutningi, soleiðis sum Atlantic Airways sambært sáttmála og ferðaætlan skal gera. Men sum greitt frá fyrr, er skilabest at endurskoða allan sáttmálan av nýggjum, tá ið hann skal endurnýggjast.”*

Endurskoðan av árligu samsýningini

Fortreytir fyri rakstrarætlanini frá 2001

Í februar 2001 skrivaðu Fiskimálaráðið og Atlantic Airways undir 10 ára sáttmála galdandi frá 1. januar 2001. Árliga samsýningin, sambært § 6, stk. 1 (14 mió.kr.), byggir á fyrirteytirnar í einari rakstrarætlan, sum Atlantic Airways í 2001 hevði sett upp fyri nýútvegaðu tyrluna (Bell 412) og tyrluna (Bell 212), sum landið átti.

Henda rakstrarætlan byggdi á tær fortreytir:

1. At dollarkursurin, tá ið tyrlan varð keypt, ikki fór upp um 8,15
2. At tað eydnaðist at fíggja keypið við einari rentu uppá 6,8% og uttan kurstap
3. At lønarlagið helt sær á táverandi (2001) støði
4. At oljukostnaðurin ikki fór upp um kr. 2,90 pr. litur
5. At viðlíkahald helt sær á budgetteraða støðinum
6. At trygging av nýggju tyrluni ikki fór upp um 2,8% av útveganarvirðinum

Harafturat byggdi rakstrarætlanin á ta fortreyt, at Fiskimálaráðið árliga læt 14 mió.kr. til raksturin av nýggju tyrluni, og at sáttmálin um, at Landsstýrið árliga læt 5 mió.kr. fyri millumoyggjaflúgvingina, helt fram, meðan sáttmálin um leiting & bjarging var í gildi.

ad. 1) Sambært rakstrarætlanini varð budgetterað við, at tyrlan kostaði: 7,1 mió. USD x 8,15 = 57,9 mió.kr. Frádrigið 10 mió.kr., sum serútgerðin hjá Fiskimálaráðnum varð mett at kosta, skuldi tyrlan kosta Atlantic Airways um 48,5 mió.kr. at keypa. Sambært tyrluroknskapiinum fyri 2002 kostaði tyrlan 57,4 mió.kr. brutto. Frádrigið tær 8,5 mió.kr., sum Fiskimálaráðið rindaði Atlantic Airways fyri at útvega serútgerð, kostaði tyrlan felagnum 48,9 mió.kr. netto. Fortreytin helt.

ad. 2) Tyrlan varð upprunaliga fíggjað við einum láni frá Tryggingarfelagnum Føroyar, 25 mió.kr., rentað við 7% p.a. Restin varð fíggjað innanhýsis, t.e. við tøkka gjaldføri felagsins. Í 2002 varð lán áljóðandi 25 mió.kr. tikið í lëggingargrunninum, men tað lánið varð goldið aftur í 2003. Tí hevur síðani 2003 meira enn helmingurin av fíggjini av tyrluni verið “innanhýsis”. Fortreytin hevur hildið, m.a. tí at helmingurin av fíggjini hevur verið “innanhýsis”.

Av innanhýsis fíggingini hefur felagið roknað sær rentu. Her er ekki talan um pening, ið verður goldin lánshavara, men um at tyrluraksturinn verður skuldskrivaður eina upphædd, og “móðurfelagið” verður góðskrivað somu upphædd.

- ad. 3) Lønarlagið hefur ekki hildið sær á 2001-støði. Fortreytin hefur ekki hildið.
- ad. 4) Oljukostnaðurin er hækkaður, síðani sáttmálin varð gjørdur í februar 2001. Fortreytin hefur ekki hildið.
- ad. 5) Sambært rakstrarroknskapinum fyri 2001 til 2006 hava viðlíkahaldsútreiðslurnar verið nógv størri, enn budgetterað varð við. Fortreytin hefur ekki hildið.

Sambært skrivi frá Fiskimálaráðnum 6. november 2003 var væntandi, at viðlíkahaldskostnaðurin fór at verða hægri fyri Bell 412 tyrluna enn fyri Bell 212. Lutvíst tí, at talan er um eina tyrlu við meira útgerð, og lutvíst tí, at tað er loyvt flogskiparunum at belasta Bell 412 tyrluna meira í neyðstøðu. Tað hefur við sær, at styttri verður millum yvirhalingarnar av stórum slitlutum.

Í sama skrivi frá Fiskimálaráðnum verður kunnað um, at tyrlurnar vóru 1.033 tímar á flogi í 2001, harav Bell 412 tyrlan var á flogi 626 tímar og Bell 212 tyrlan 407 tímar.

- ad. 6) Budgetterað varð við 1,9 mió.kr. í tryggingarkostnaði í 2001. Sambært tyrluroknskapinum 2006 var tryggingarkostnaðurin 1,8 mió.kr. Fortreytin hefur hildið.

Aðrar fortreytir

Í skrivi 6. januar 2006 til Fiskimálaráðið vísti Landsgrannskoðanin á - í brotinum 5.5. “Rentur og íløg”, brot 5.5.1 “Avskrivningar” og brot 5.5.2 “Rentur”, - at raksturinn av tyrlunum helst hevði givið yvirskot á hvørjum ári, um leiðslan á Atlantic Airways hevði lagt um/afturrindað veðlánið og mett øðrvísi um livitíð og “restvirði” á tyrluni.

Nýggja bjargingartyrlan verður avskrivað liniert yvir 16 ár við restvirðinum 0. Til samanberingar er 33 ára gamla Bell 212 tyrlan, sum Landsstýrið hefur skotið inn í Atlantic Airways, tikin við til 5,2 mió.kr., sum verða avskrivaðar yvir 5 ár. Sambært metingarmønnum, ið Atlantic Airways heitti á, var gamla tyrlan verd um 1,4 mió. USD, umroknað til um 8 mió.kr. Atlantic Airways hefur tikið goymsluna av eykalutum, sum felagið áður hevði “til láns”, men nú fingið, og mótroknað virðið á henni í virðinum á tyrluni. Tilsamans eru 8,1 mió.kr. skotnar inn í Atlantic Airways og harvið tyrluroknskapin.

Landsgrannskoðanin hefur eisini áður víst á, at hólisútreiðslur og ymiskar lønar- og fyrisingarútreiðslur verða tillutaðar tyrlurakstrinum sambært býtislyklum, sum vit ikki halda, at Atlantic Airways hefur grundgivið nøktandi fyri.

Fleiri tyrlur fevndar av tyrluroknskapinum

Í 2006 vórðu gamla tyrlan (Bell 212) og goymslan av eykalutum, sum Landsstýrið átti, skotnar inn í Atlantic Airways sum apportinnskot. Tyrlan og goymslan eru tikin við í fíggarstøðuna hjá tyrluroknskapinum 2006. Roknað verður við, at Bell 212 tyrlan, sum er tikin við í rakstrarroknskapin til 5,2 mió.kr., skal verða avskrivað roknskaparliga yvir 5 ár. Tað merkir, at tyrluraksturinn næstu árin verður tyngdur við um 1 mió.kr.

um árið. Hesin postur var ekki við í fíggarættlanini frá 2001, sum samsýningin 14 mió. kr. byggir á. Í 2006 er sambært tyrluroknskapinum bert avskrivað fyrri 1 mánað, tí felagið yvirtók ekki tyrluna fyrr enn í desember 2006.

Landsgrannskoðanin hevur í oktober 2007 spurt, hvønn týdning henda eykaútreiðsla hevur fyrri tyrluroknskapirnar næstu 5 árin, herímillum samsýningina til millumoyggjaflúgvung, ið sum útgangsstøði eigur at rinda hesa útreiðslu.

Løgmálaráðið sigur í skrivi dagf. 10/4 2008, at “*Vísandi til § 4 í sáttmálanum viðvíkjandi millumoyggjaflúgvung rindar Strandfaraskip Landsins vegna Løgmálaráðið av høvuðskontuni 15.38.2.04 “Tyrlutænastan” árliga 6,6 mió. kr. fyrri tær tænar, sum eru nevndar í fylgiskjali 3. Løgmálaráðið metir sostatt, at hesar eykaútreiðslur ongan týdning hava fyrri játtanina í sáttmálatíðarskeiðinum. Hvørja ávirkan hetta kemur at hava tey næstu 5 árin fyrri millumoyggjaflúgvung er í løtuni ilt at meta um.*”

Fiskimálaráðið hevur ekki svarað spurninginum, men vísir í juli 2008 til Atlantic Airways.

Í 2006 varð ein Bell 412 tyrla keypt afturat. Sambært tyrluroknskapinum 2006 varð ikki avskrivað uppá hana í 2006, tí hon var ikki í rakstri. Sambært ársroknskapinum 2006 hjá Atlantic Airways er talan um eitt forútgjald, 25,6 mió.kr., fyrri eina Bell 412 HP tyrlu.

Landsgrannskoðanin hevur í oktober 2007 spurt, um útreiðslur, ið hava tilknýti til hesa tyrlu, eru skrásett í tyrluroknskapinum 2006.

Fiskimálaráðið hevur ikki svarað spurninginum, men vísir ístaðin enn einaferð í juli 2008 til Atlantic Airways.

Sambært heimasíðuni hjá Atlantic Airways eru upplýsingar um, hvør bjargingarmanning skal vera umborð á hesari tyrlu.

Landsgrannskoðanin hevur í oktober 2007 spurt, um henda tyrlan skal vera partur av tyrlutilbúgvungini, sum er fevnd av sáttmálanum um leiting & bjarging, og um tað er heimilað í lógini og sáttmálanum um tyrlutænastu.

Fiskimálaráðið sigur í juli 2008 at eingin avtala er við Atlantic Airways um at henda tyrlan er fevnd av sáttmálanum um leiting og bjarging

Sambært ársfrágreiðingini í ársroknskapinum 2006 hjá Atlantic Airways var ætlanin, at tyrlan fór at verða tikin í nýtslu á sumri 2007. Sambært einari tíðindasending hjá “Degi & viku” í august 2007 var tyrlan framvegis ikki tikin í nýtslu, tí Atlantic Airways bíðaði eftir onkrari góðkenning frá loffferðslumyndugleikum í Evropeasamveldinum.

Í oktober 2007 spurdi Landsgrannskoðanin, nær henda tyrla fór at verða tikin í nýtslu.

Fiskimálaráðið hevur ikki svarað spurninginum, men vísir ístaðin í juli 2008 til Atlantic Airways, tí at henda tyrlan er ikki fevnd av sáttmálanum.

Í 2006 bílegði Atlantic Airways eina Bell/Augusta tyrlu. Tyrlan er ikki latin í 2006, og tí er ikki avskrivað uppá hana. Forútgjaldið 5,9 mió.kr. er skrásett sum tilgongd í fíggarstøðuni í tyrluroknskapinum 2006. Sambært ársroknskapinum 2006 hjá Atlantic Airways er talan um eitt forútgjald, 5,9 mió.kr., fyrri rættin at keypa eina nýggja Bell/Augusta tyrlu.

Landsgrannskoðanin hefur í skrivi í október 2007 spurt:

- hvat slag av tyrlu talan er um (stødd, ferðafólkakapasitetur o.a.),
- nær tyrlan væntandi verður latin Atlantic Airways,
- um henda tyrlan eisini skal vera partur av/ella tilknýtt tilbúgvingini hjá Fiskimálaráðnum og
- um og nær Fiskimálaráðið hefur góðkent, at inntøkur og útreiðslur av hesari tyrlu verða partur av tyrluroknskapinum sambært § 7, stk. 2, í sáttmálanum um leiting & bjarging.

Heldur ikki hesum spurningum hefur Fiskimálaráðið svarað, men vísir ístaðin til Atlantic Airways.

Viðmerkingar

Samanumtikið kann sigast, at fortreytirnar fyri rakstrarætlanini frá 2001, sum skuldi vera grundarlag undir árligu samsýningini, 14 mió.kr., til leiting & bjarging, ikki longur eru galdandi. So hvørt sum fleiri inntøkur og útreiðslur av øðrum tyrluvirksemi verða tiknar við í tyrluroknskapin, herímillum eisini rentur og avskrivningar av “nýggjum tyrlum”, verður tyrluroknskapurin ikki latin sambært § 14 í sáttmálanum um leiting & bjarging. Í § 14 er ásett, at inntøkur og útreiðslur av øðrum tyrlum enn avloysartyrlu fyri Bell 412 og Bell 212, sambært § 3 í sáttmálanum, skulu haldast uttan fyri tyrluroknskapin, ið verður gjørdur sambært § 7, stk. 2, í sáttmálanum.

Tyrlurnar, sum eru goldnar forút og bílagdar í 2006, koma ikki neyðturviliga at geva tyrlurakstrinum eitt positivt íkast í fyrstani, og stórar útreiðslur til útbúgving o.a., avskrivningar (herímillum ov stórar avskrivningar), rentur og roknaða rentu til “innanhygis fígging” kunnu hava við sær, at tyrluroknskapirnir vísa stór undirskot, har Atlantic Airways sambært § 7, stk. 3, hefur rætt til, at Fiskimálaráðið endurrindar felagnum undirskot, sum fer upp um 250 t.kr.

Landsgrannskoðanin hefur í skrivi í október 2007 spurt, hvussu Fiskimálaráðið tryggjar sær, at Fiskimálaráðið ikki skal endurrinda Atlantic Airways fyri undirskot, ið stavar frá øðrum tyrluvirksemi, sum er sáttmálanum um leiting & bjarging óviðkomandi.

Fiskimálaráðið hefur ikki svarað spurninginum, men hefur í juli 2008 víst til, at roknskapurin er grannskoðaður av løggildum grannskoðara.

6 Endurskoðan av sáttmálanum um tyrlutænastu

Upprunaliga var talan um, at sáttmáli varð gjørdur millum Fiskimálaráðið og Atlantic Airways, sum bygd á eina rakstrarætlan, har roknað varð við 14 mió.kr. um árið frá Fiskimálaráðnum, 5 mió.kr. um árið frá Landsstýrinum (tá Vinnumálaráðnum) og 3 mió.kr. í øðrum inntøkum, m.a. frá ferðaseðlasølu og frá fraktflúgving av ymiskum slag. Sambært rakstrarætlanini frá 2001 mól raksturinn runt.

Síðani er nýggjur sáttmáli í 2005 gjørdur millum Landsstýrið og Atlantic Airways um millumoyggjaflúgvingina, galdandi í fyrsta lagi til 31. desember 2008. §§ 1 og 2 í hesum sáttmála eru longu ótíðarhóskandi, tí Landsstýrið eigur ikki longur tyrluna og eykalutagoymsluna, sum varð latin Atlantic Airways at reka og umsita.

Sáttmálarnir samsvara ikki á øllum økjum. Báðir sáttmálar loyva Atlantic Airways at reka annað tyrluvirksemi enn tað í sáttmálanum ásett, men sáttmálarnir hava ymiskar

ásetingar fyrri, í hvønn mun inntøkur og útreiðslur skulu verða tiknar við í tann tyrluroknskap, sum á hvørjum ári skal verða latin Landsstýrinum.

Í sáttmálanum um leiting og bjarging er ásett í § 14, at tyrluvirksemi við aðrari tyrlu enn ta nýútvegaðu Bell 412 og gomlu Bell 212 tyrluni hjá Landsstýrinum skal bert verða tikið við í partsroknskapin (smb. § 7, stk. 2), um talan er um virksemi sambært § 3 í sáttmálanum – (tvs. rakstur av tyrlu, ið avloysir Bell 412 og Bell 212, um tær ikki eru tøkar).

Vísandi til brotið frammanfyrri um “endurskoðan av árligu samsýningini” er tyrluroknskapurin 2006 møguliga ikki settur upp í tráð við § 14 í sáttmálanum um leiting & bjarging. Um tyrluroknskapurin fyrri 2007 varð settur upp á sama hátt sum fyrri 2006, tvs. at rakstrarútreiðslur og –inntøkur av tyrlunum, ið Atlantic Airways hevur keypt (og fer at keypa) afturat Bell 412 og Bell 212, verða tiknar við í tyrluroknskapin, er tað í stríð við § 14 í sáttmálanum um leiting & bjarging.

Samanumtikið heldur Landsgrannskoðanin, at tørvur er á at endurskoða báðar sáttmálarnar og fortreytinar fyrri rakstrarstudninginum, sum verður latin Atlantic Airways, herímillum eisini at nýttu býtislyklarnir verða allýstir og skjálprógvaðir nøktandi.

Landsgrannskoðanin hevur í skrivi í oktober 2007 biðið um viðmerkingar, bæði frá Fiskimálaráðnum og Innlendismálaráðnum.

Løgmálaráðið (fyrri Innlendismálaráðið) sigur í skrivi 10. apríl 2008, at tey umhugsa at siga sáttmálan um millumoyggjaflúgvung upp við virkna frá 1. januar 2009, og at tey í tí sambandi hava tosað við Fiskimálaráðið við atliti at samskipa báðar sáttmálarnar.

Fiskimálaráðið hevur ikki svarað spurninginum.