

Forslag til Inatsisartut beslutning om, at Naalakkersuisut pålægges at kontakte den danske regering med henblik på, at rigsfællesskabet indleder drøftelser med de Canadiske og Islandske myndigheder angående hjemtagelse af administrationen af luftrummet over Nordatlanten og Grønland.

(Medlem af Inatsisartut: Anders Olsen, Siumut, Tillie Martinussen, Demokraterne, Jens-Erik Kirkegaard, Siumut, Kalistat Lund, Inuit Ataqatigiit, og Ane Hansen, Inuit Ataqatigiit)

Svarnotat

(Medlem af Naalakkersuisut for Bolig, Byggeri og Infrastruktur)

1. behandling

Jeg skal på vegne af Naalakkersuisut takke medlemmerne af Inatsisartut Anders Olsen, Tillie Martinussen, Jens-Erik Kirkegaard, Kalistat Lund og Ane Hansen for beslutningsforslaget.

Indledningsvis skal jeg for god ordens skyld gøre opmærksom på, at Danmark er myndighed på luftfartsområdet. Dette medfører naturligvis ikke, at Grønland ikke har stor indflydelse på luftfartsområdet eller er frataget ethvert ansvar på området.

Som Naalakkersuisoq med ansvar for luftfart, bør det i den forbindelse nævnes, at jeg oplever stor velvilje fra den danske Erhvervs- og Vækstminister, ligesom Departementet for Bolig, Byggeri og Infrastruktur har et godt og konstruktivt samarbejde med Trafik- og Byggestyrelsen. Umiddelbart har jeg tillid til, at der fra Danmarks side allokeres de relevante ressourcer til området samt lægges et stort arbejde i at sikre, at grønlandske interesser varetages på bedst mulige vis.

Imidlertid er det Naalakkersuisuts ambition løbende at forholde sig til spørgsmål om hel eller delvis hjemtagelse af luftfartsområdet, hvilket tillige udgør et særskilt element i koalitionsaftalen. Naalakkersuisut har i den forbindelse forholdt til sig til spørgsmålet om ansvar for og opgaveløsning i det øvre luftrum samt en eventuel hjemtagelse heraf.

Det øvre luftrum går fra 19.500 fod og opefter, og benyttes primært af de transatlantiske flyvninger. De fleste transatlantiske flyvninger, inklusiv Air Greenlands Airbus A330-200, foregår i flyvehøjder på ca. 35-45.000 fod. Opgaveløsningen i og ansvaret for det øvre luftrum over Grønland er for nuværende delegeret til Island og Canada. Island varetager langt størstedelen, idet det kun er området syd for Nuuk, som varetages af Canada.

Varetagelsen af det øvre luftrum er forholdsvis omfattende og ressourcekrævende, og foregår fra store centrale luftfartscentre i hhv. Island og Canada. Lufttrafiktjenesten finansieres af de overflyvende luftfartsselskaber. Indtægterne herfra er betydelige, men er reguleret af ICAO's¹ bestemmelser som bl.a. foreskriver, at det alene er tilladt at indkræve afgifter i et niveau som svarer til de omkostninger, som opretholdelsen af lufttrafiktjenesten kræver.

¹: International Civil Aviation Organization

Som medlem af IASTA² kan Danmark/Grønland ikke opkræve 'urimelige afgifter' for overflyvninger.

Såfremt Grønland over tid måtte beslutte at hjemtage kompetencen for luftfartsområdet inklusiv det øvre luftrum er det muligt, at Grønland kunne vælge ikke at være medlem af IASTA traktaten. Dette ville dog medføre, at Grønland skulle forhandle med alle andre nationer om beflyvningsrettigheder, inklusiv overflyvningsrettigheder, og andre nationer kunne herigennem også opkræve øgede afgifter fra grønlandske fly der ønskede at overflyve deres territorium.

I forhold til forslagsstillernes forslag om, at det er Rigsfællesskabet, der indleder drøftelser med de Canadiske og Islandske myndigheder om at hjemtage ansvaret for det øvre luftrum, hvilket potentielt kunne ske til Danmark, er det Naalakkersuisuts vurdering, at det er i Grønlands interesse at påbegynde arbejdet. Dette skyldes, at til trods for at potentialet og perspektiverne endnu er uklare, er det Naalakkersuisuts vurdering, at der udestår et uudnyttet potentiale i forhold til opgaveløsningen i det øvre luftrum. Naalakkersuisut er derfor enige med forslagsstillerne i, at Grønland skal være på forkant, og vil på den baggrund tilslutte sig at undersøge potentialet, potentielle udfordringer samt de ønskede resultater forud for at sådanne forhandlinger iværksættes.

Men for at kunne fremkomme med kvalificeret bud på hvordan hjemtagelsesforløbet skal pågås, er det Naalakkersuisuts indstilling at der forud for konkrete forhandlinger bliver foretaget et grundigt udredningsarbejde, hvorfor Naalakkersuisut nærværende fremkommer med et ændringsforslag.

Samtidig vil Naalakkersuisut foranledige at Rigsfællesskabet indleder drøftelser med de Canadiske og Islandske myndigheder om at justere niveauerne for det nedre hhv. det øvre luftrum. Det skyldes, at det vurderes brændstofmæssigt gunstigt for operatører, der flyver internt i Grønland, kun at skulle forholde sig til en lufttrafiktjeneste – for nuværende Naviair på vegne af de danske luftfartsmyndigheder. I dag flyver eksempelvis Air Greenland uhensigtsmæssigt lavt med Dash-8 flyvemaskinerne for at undgå at skulle operere i det øvre luftrum. Det er Naalakkersuisuts forventning, at sådanne forhandlinger vil bære frugt, og at resultatet heraf vil være direkte gunstigt for Grønland.

Ligeledes er det Naalakkersuisuts opfattelse, at der bør arbejdes målrettet med at hjemtage delopgaver til Grønland i såvel det nedre som det øvre luftrum. Naalakkersuisut vil derfor gennemgå den nuværende organisering mhp. at klarlægge sådanne områder, hvorpå det vil være gunstigt for Grønland at overtage delområdet eller opgaver herunder. Eksempelvis kunne der forventeligt opnås visse synergieffekter, såfremt Mittarfeqarfiits AFIS-operatører i højere grad kunne udgøre Grønlands lufttrafiktjeneste for det nedre luftrum.

På baggrund af ovenstående fremsætter Naalakkersuisut herved et ændringsforslag til nærværende beslutningsforslag, således at afstemningstemaet bliver følgende:

² International Air Services Transit Agreement

”Forslag til Inatsisartutbeslutning om, at Naalakkersuisut pålægges til EM2016 at fremlægge en udredning angående hjemtagelse af administrationen af luftrummet over Nordatlanten og Grønland.”

Med disse bemærkninger overlader jeg beslutningsforslaget til Inatsisartuts velvillige behandling.