

SKÝRSLA
ÞYRLUNEFNDAR
DÓMSMÁLA- OG
MANNRÉTTINDARÁÐUNEYTISINS

MARS 2010

Þyrlunefnd DMR – skýrsla mars 2010

Efnisyfirlit

1.	Almennt	3
2.	Mikilvægar forsendur	3
2.1.	Hlutverk Landhelgisgæslu Íslands	3
2.2.	Leitar- og björgunarsvæði Íslands	3
2.2.	Vöktun	4
2.3.	Skipaumferð	5
2.4.	Erlent samstarf	6
2.5.	Þyrlubjarganir á 15 ára tímabili	6
3.	Niðurstaða ríkisstjórnar um framtíðarskipan þyrlubjörgunarmála á Íslandi til bráðabirgða og til framtíðar	6
4.	Staðan nú	7
4.1.	Tækjakostur Landhelgisgæslunnar	7
4.2.	Núverandi björgunaryrtilur	8
4.3.	Mönnun björgunaryrtila	9
4.4.	Skert björgunargeta vegna samdráttar af völdum efnahagsþrenginga	10
5.	Brýn úrlausnarefni vegna þyrlubjörgunar – Lausn til bráðabirgða	11
6.	Kostir	12
6.1.1	Tvær Super Puma þyrlur	13
6.1.2	Tvær Super Puma þyrlur og ein Dauphin þyrla	13
6.1.3	Þrjár Super Puma þyrlur	13
6.1.4	Fjórar Super Puma þyrlur	13
6.1.5	Tillaga að bráðabirgðalausn – Þrjár Super Puma	14
7.	Norsk-íslenska verkefnið (framtíðarlausn)	14
8.	Hugsanleg uppsögn samstarfs við Norðmenn - kaup á notuðum eða nýjum þyrlum	16
9.	Lokaorð	17
	Fylgiskjal 1. Þyrlubjarganir LHG 1994-2008	18
	Fylgiskjal 2. Þjónustustig/Öryggisstaðlar LHG	27
	Fylgiskjal 3 NAW SARH – Iceland assignment description	28

Þyrlunefnd DMR – skýrsla mars 2010

Um þyrlunefndina.

Þyrlunefnd dómsmála- og mannréttindaráðuneytisins hefur starfað frá árinu 2006. Þá var nefndin skipuð þeim Georg Lárussyni forstjóra LHG, Leifi Magnússyni ráðgjafa og Stefáni Eiríkssyni fyrrv. skrifstofustjóra í DMR sem var formaður nefndarinnar. Stefán lét af störfum í nefndinni um mitt ár 2007 og tók þá Þórunn J. Hafstein settur ráðuneytisstjóri við formennsku í nefndinni. Nefndin hefur skilað nokkrum skýrslum til ráðuneytisins.

Í skýrslu þessari er gerð grein fyrir helstu þáttum er varða þyrlubjörgunarmál Landhelgisgæslu Íslands og gerð tillaga um næstu skref til þess að tryggja viðunandi björgunargetu þyrluflota landhelgisgæslunnar.

Reykjavík, 10. mars 2010

Þórunn J. Hafstein

Georg Lárusson

Leifur Magnússon

1. Almennt

Í skýrslu þessari er gerð grein fyrir ákvörðun ríkisstjórnarinnar árið 2006 og 2007 um framtíðarskipan þyrlubjörgunarmála á Íslandi, þyrlukost og björgunargetu Landhelgisgæslu Íslands nú, markmið varðandi björgunargetu og stöðu þyrlumála landhelgisgæslunnar með hliðsjón af henni.

Gerðar eru tillögur um næstu skref til að tryggja megi viðunandi björgunargetu þyrluflota landhelgisgæslunnar.

2. Mikilvægar forsendur

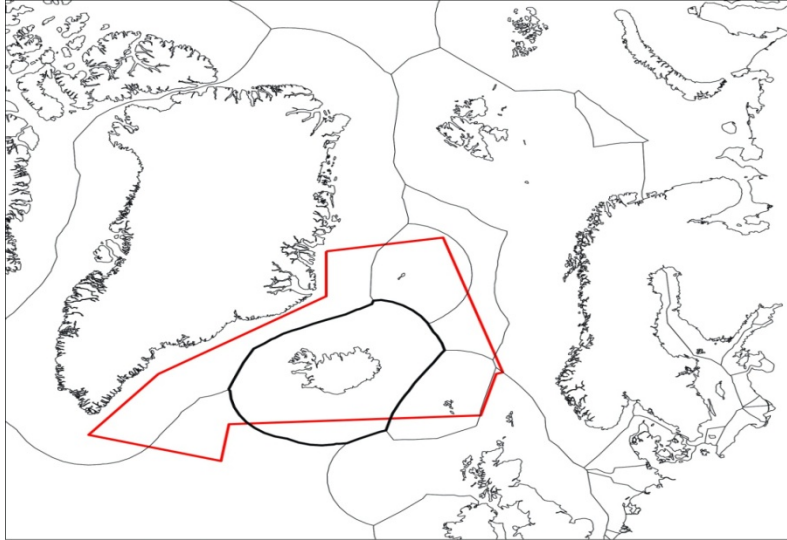
2.1. Hlutverk Landhelgisgæslu Íslands

Samkvæmt lögum um Landhelgisgæslu Íslands nr. 52/2006 er hlutverk hennar meðal annars að sinna öryggisgæslu og björgun á hafinu í samræmi við alþjóðlegar skuldbindingar Íslands, samninga við önnur ríki og ákvæði laga. Samkvæmt 13. grein laga um landhelgisgæsluna fer hún með yfirstjórn leitar og björgunar á sjó og aðstoðar við leit og björgun á landi, sjúkraflutninga og almannavarnir. Lögin ætla Landhelgisgæslu Íslands í raun það veigamikla hlutverk að standa vörð um fullveldisrétt Íslands á hafsvæðinu umhverfis Ísland og gæta ytri landamæra ríkisins. Með öflugri öryggis- og löggæslu, eftirliti, leit og björgun ber landhelgisgæslunni að stuðla að sem mestu öryggi sjófarenda og fólksins í landinu og vernda auðlindirnar eins vel og á eins hagkvæman hátt og kostur er.

2.2. Leitar- og björgunarsvæði Íslands

Leitar- og björgunaraðgerðir á hafinu umhverfis Ísland eru undir stjórn og á ábyrgð Landhelgisgæslu Íslands líkt og lögreglustjórar fara með yfirstjórn leitar- og björgunaraðgerða á landi.

Aðstæður á hafinu við Ísland eru taldar með þeim erfiðustu sem þekkjast í heiminum vegna mikillar veðurhæðar, ölduhæðar, ísingar og kulda. Þá skapar rekís hættu fyrir skip norður og norðvestur af landinu og getur hrakið skip nær landi en æskilegt er. Slíkt skapar aukna hættu á að skip verði fyrir áföllum sem leitt geta til mannskaða og alvarlegra umhverfisslysa.



Efnahagslögsagan, leitar- og björgunarsvæðið

Samkvæmt ákvörðun Alþjóða siglingamálastofnunarinnar (*IMO*) og Alþjóða flugmálastofnunarinnar (*ICAO*) er Íslandi falin ábyrgð á mjög stóru leitar- og björgunarsvæði, sem er um 1,9 milljón ferkílómetrar. Það svarar til 18,5 sinnum flatarmáls Íslands og meira en 2,5 sinnum stærðar efnahagslögsögunnar.

Mjög mikið vantar upp á að unnt sé að sinna leit og björgun með þyrlum frá landi á öllu þessa stóra svæði. Lífslíkur sjófarenda sem þurfa að yfirgefa skip sín eru háðar því að hægt sé að koma björgunartækjum á vettvang á skömmum tíma.

2.2. Vöktun

Landhelgisgæslan fylgist með skipaumferð á hafsvæðinu við Ísland með fjareftirliti í stjórnstöð sinni, auk eftirlits úr lofti og á sjó. Öllum upplýsingum um skipaferðir er safnað í stjórnstöð landhelgisgæslunnar og dreift til gæslueininga. Stjórnstöð landhelgisgæslunnar er jafnframt sjóbjörgunarstjórnstöð (*Maritime Rescue Co-ordination Centre – MRCC*) þar sem allar upplýsingar um skipaferðir eru tiltækar á einum stað til milliliðalausrar notkunar við leit og björgun. Er það forsenda allrar aðkomu landhelgisgæslunnar að leitar- og björgunarstarfi á hafinu og lágmarkar viðbragðstíma.

Landhelgisgæslan rekur nú stjórnstöð sína innan vaktstöðvar siglinga á grundvelli samkomulags við Siglingamálastofnun og fer með faglega stjórnun stöðvarinnar. Með aðkomu landhelgisgæslunnar að vaktstöð siglinga er stöðin:

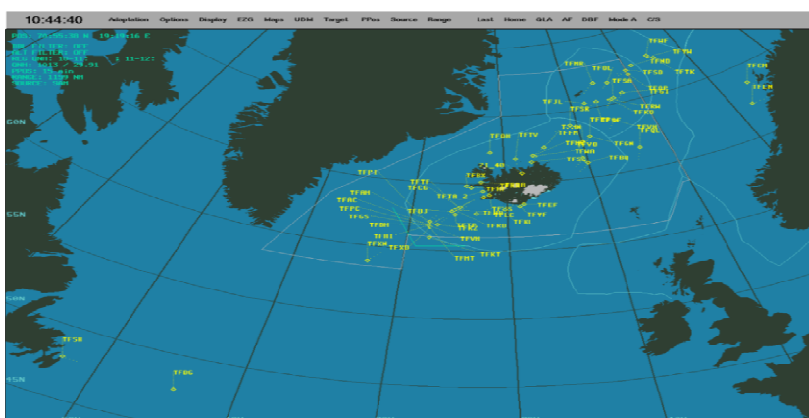
- Samræmd samskiptamiðstöð (Single Point of Contact) fyrir sjófarendur vegna öryggis, landamæraeftirlits, fiskveiða og fleira.

- MRCC/ARCC á einum stað með milliliðalausum sambandi við öll upplýsingakerfi sem tengjast skipum, skipaumferð og björgun á sjó.
- Miðstöð upplýsingamiðlunar vegna eftirlits með skipaumferð.
- Samræmingarstöð vegna almenns eftirlits með farartækjum á sjó.
- Fjarskiptabjónusta fyrir öll skip og einingar landhelgisgæslunnar.
- Heildstæð miðstöð siglingaverndar en landhelgisgæslan sinnir siglingavernd á hafinu.

2.3. Skipaumferð

Mikilvægi öryggis á siglingaleiðum á hafsvæðinu kringum Ísland eykst frekar en hitt og þar með þörfin fyrir fyrstu bjargir til þess að afstýra hættu sjófarenda og koma í veg fyrir stórfelld umhverfisslys.

Að jafnaði eru um 300 íslensk skip á sjó innan marka íslensku efnahagslögsögunnar eða frá 50 upp í 800 á hverjum degi. Árlega koma um 1.600 flutningaskip til landsins og með auknum útflutningi má gera ráð fyrir að þeim fjölgi á næstu árum.



Á árinu 2007 fóru 47 af 212 olíuskipum, sem héldu frá Murmansk, vestur um haf og fluttu um 2,2 milljónir tonna af olíu. Meira en 12% skipanna voru yfir 100 þúsund tonn, 62% skipanna voru 25-75 þúsund tonn.

Á árinu 2015 er áætlað að flytja 80-100 milljónir tonna af olíu frá Murmansk. Ef miðað er við að olíuflutningur þaðan vestur um haf verði álíka mikill þá og nú má gera ráð fyrir að 17-22 milljón tonn fari um íslenska lögsögu á ári hverju. Fimmta hvern dag fer fulllestað 80-100 þúsund tonna LNG skip frá Hammerfest eða 73 skip á ári. 50 þessara skipa fara vestur um haf. Rússar áætla að taka í notkun eitt stærsta gassvæði heims árið 2014, svokallað Stockman svæði í Barentshafi norður af Kolaskaga.

Árið 2006 komu 77 skemmtiferðaskip til Íslands og spáð er að þeim fjölgi á næstu árum. Þá hefur fjölgað ferðum erlendra og innlendra skemmtibáta við Ísland undanfarin ár.

Breytt heimsmynd, nýjar siglingaleiðir, aukinn sjóflutningur um Norður-Atlantshaf og stærri skip gera auknar kröfur til íslenskra stjórnvalda um leitar- og björgunarviðbúnað.

2.4. Erlent samstarf

Landhelgisgæslan á gott samstarf við nágrannaríki Íslands í öryggis-, löggæslu- og eftirlitsmálum. Á sviði leitar og björgunar er landhelgisgæslan í daglegu samstarfi við Dani, Norðmenn, Breta, Færeyinga og Kanadamenn, þjóðir sem eru ábyrgar fyrir leit og björgun á svæðum er liggja að ábyrgðarsvæði Íslands. Samstarf þjóða á Norður-Atlantshafi, á sviði gagnkvæmra upplýsingaskipta, aðgerða og þjálfunar, er mikilvægt og nauðsynlegt að Landhelgisgæsla Íslands sé virkur þátttakandi í því samstarfi.

Unnið er eftir skilgreindum verkferlum með danska sjóhernum varðandi eftirlit, leit, björgun, æfingar og samvinnu. Á árinu 2008 var gerður samstarfssamningur við bandarísku strandgæsluna. Þá hefur verið samið við siglingastofnun Noregs um gagnkvæma upplýsingamiðlun varðandi skipaumferð. Auk þessa tekur landhelgisgæslan þátt í samstarfi strandgæslna á Norðurlöndum og við Norður-Atlantshaf (NACGF) en þar gegndi landhelgisgæslan formennsku til loka árs 2009. Að auki hefur landhelgisgæslan átt gott samstarf við Norðmenn og Svía vegna kaupa á skipi og flugvél og við undirbúning þyrlukaupa.

Víðtækt og öflugt erlent samstarf á sviði leitar og björgunar, sem og við öryggis- og löggæslu, er ein af forsendum þess að hafa stöðugt uppfærða yfirlitsmynd (*surface picture*) svo tryggja megi öryggismál á hafinu.

2.5. Þyrlubjarganir á 15 ára tímabili

Þyrlur landhelgisgæslunnar eru að jafnaðar kallaðar út 180 sinnum á ári, þar af er fjórða hvert útkall vegna atburða á sjó.

Sérstök úttekt hefur verið gerð á þyrlubjörgunum hjá landhelgisgæslunni á 15 ára tímabili, frá 1994-2008 (sjá fylgiskjal nr. 1). Þar kemur fram að á þessum hálfu öðrum áratug hefur hefur alls 1.344 manns verið bjargað með þyrlunum landhelgisgæslunnar eða að meðaltali tæplega 90 manns á ári.

3. Niðurstaða ríkisstjórnar um framtíðarskipan þyrlubjörgunarmála á Íslandi til bráðabirgða og til framtíðar

Í mars 2006 var skipaður þriggja manna starfshópur á vegum dóms- og kirkjumálaráðuneytis til að fjalla um málefni þyrlusveitar Landhelgisgæslu Íslands í kjölfar brotthvarfs varnarliðsins. Hópurinn skilaði þremur skýrslum, þeirri fyrstu í apríl 2006, annarri í júlí sama ár og þriðju í mars 2007. Starfshópurinn lagði til að þyrlusveit landhelgisgæslunnar hefði á hverjum tíma

búnað til að tryggja lágmarksþyrlubjörgunarþjónustu hér við land, þar með talda sjóbjörgun lengra en örfáar sjómílar frá ströndum landsins. Með þessu móti væri fyllt upp í það skarð sem varð í öryggisviðbúnaði hér á landi við brotthvarf varnarliðsins.

Niðurstaða starfshópsins var sú að í þyrlusveit landhelgisgæslunnar þyrftu að vera fjórar þyrlur, þar af þrjár langdrægar björgunarþyrlur auk Dauphin þyrlu sem þá var í eigu Landhelgisgæslunnar. Þyrlur yrðu leigðar þar til nýjar væru keyptar, fjölga skyldi starfsfólki, auka fjárveitingar til málaflokksins og endurskoða samstarfssamninga. Starfshópurinn miðaði við að mögulegt væri að fljúga að lágmarki 200 sjómílar frá ströndum, bjarga þar 10 manns og komast til brottflugsstaðar aftur. Þá var og við það miðað að ávallt væru tvær þyrlur til taks og tvær vaktir. Til þess þyrfti fjórar þyrlur í rekstri og sex og hálf áhöfn.

Tillögur starfshópsins um eflingu þyrlusveitar LHG skv. framansögðu voru samþykktar á fundum ríkisstjórnarinnar á árinu 2006 þannig að reknar yrðu fjórar þyrlur og haldið úti tveimur þyrluvöktum allan sólarhringinn allan ársins hring.

4. Staðan nú

4.1. Tækjakostur Landhelgisgæslunnar

Burðir landhelgisgæslunnar til löggæslu, eftirlits-, leitar og björgunar ráðast af þeim tækjakosti sem stofnuninni er ætlaður og af þjálfuðu starfsliði. Allur tækjakostur landhelgisgæslunnar er notaður til verkefna sem lúta að öryggis og löggæslu, leit og björgun.

Frá því að áform ríkisstjórnar Íslands á árinu 2006 um eflingu þyrlusveitar landhelgisgæslunnar lágu fyrir hefur verið leitast við að hafa fjórar þyrlur í rekstri. Þegar Dauphin þyrla landhelgisgæslunnar nauðlenti og eyðilagðist í júlí 2007 var leigð vél til vors 2008 en fjárhagsstaða landhelgisgæslunnar leyfði ekki lengri leigutíma þeirrar vélar. Landhelgisgæslan hefur því aðeins verið með þrjár þyrlur í rekstri frá vorinu 2008 með tilheyrandi skerðingu á björgunargetu.

Nú hefur landhelgisgæslan yfir að ráða tveimur varðskipum, einni flugvél og þremur þyrlum auk mikilvægra fjarskiptakerfa sem gerir stofnuninni kleift að vakta það svæði sem hún ber ábyrgð á.

Landhelgisgæsla Íslands fékk flugrekstrarleyfi í byrjun október 2006 og hefur bæði leyfi til reksturs þyrla og flugvéla. Flugrekstrarleyfið var skilyrði leigusala fyrir undirritun leigusamninga um þyrlur. Með flugrekstrarleyfinu aukast öryggiskröfur til flugrekstrar landhelgisgæslunnar til muna, og er þeim fylgt eftir með virku gæðaeftirliti, bæði af hálfu landhelgisgæslunnar og Flugmálastjórnar Íslands. Þetta tryggir enn betur öryggi í rekstri og gerir landhelgisgæslunni jafnframt kleift að innheimta gjald fyrir þjónustu sína, þegar það á við.

Ný flugvél landhelgisgæslunnar sumarið 2009 markaði slík tímamót við eftirlit, leit og björgun að helst má líkja má við byltingu. Svigrúm og möguleikar, sem flugvélin veitir til öryggis- og löggæslu, eftirlits, leitar og björgunar og sjúkraflugs, eru nánast ótakmarkaðir. Með henni er nú unnt að fylgjast með hafinu umhverfis Ísland með allt öðrum og nákvæmari hætti en áður. Meðal annars er um borð í vélinni öflug innrauð myndavél sem bæði getur tekið myndir frá hlið og beint fram jafnt að nóttu sem degi. Þannig má hafa sýn yfir umferð og aðgerðir á hafinu og greina athafnir skipa með ótrúlegri nákvæmni. Auk þess gerir þessi búnaður kleift að greina fólk á sjó og landi og nýtist því afar vel til leitar. Vélin er búin mjög öflugum 360 gráðu radar sem getur greint skip í allt að 200 sjómílna fjarlægð og greint tegund skipa í 40 sjómílna fjarlægð. Þá er í vélinni búnaður sem greinir mengun með nýjum og nákvæmari hætti en áður og gjörbreytir aðstæðum Landhelgisgæslunnar til auðlindagæslu og umhverfisverndar.

Landhelgisgæslan telur að með flugvélinni skapist nýir möguleikar varðandi skipulag sjúkraflugs á Íslandi og milli landa.

Varðskip landhelgisgæslunnar, Ægir og Týr, eru mikilvæg í eftirliti, öryggis-, og löggæslu á hafsvæðinu umhverfis Ísland og nauðsynlegir hlekkir í þyrlubjörgunarþjónustu, enda með búnað til að sjá þyrlum fyrir eldsneyti á flugi. Í smíðum er nýtt varðskip fyrir landhelgisgæsluna sem tekur mið af breyttum aðstæðum á heimshöfunum. Það hefur mikla dráttargetu og verður vel búin til löggæslu- og björgunarstarfa.

4.2. Núverandi björgunarþyrlur

Mjög mikið vantar upp á að unnt sé að sinna leit og björgun á hinu stóra ábyrgðarsvæði Íslands með þeim þyrlukosti sem landhelgisgæslan ræður nú yfir.

Landhelgisgæsla Íslands á eina þyrlu af gerðinni AS-332L1 Super Puma (TF-LÍF). Hún var smíðuð árið 1986 en kom til landsins endursmíðuð árið 1995. Þyrlan hefur um 600 sjómílna flugdrægi en allt að 235 sjómílna flugdrægi á haf út ef miðað er við að þar séu tíu manns hífðir upp og flogið tilbaka með fullnægjandi varaeldsneyti. Hún er búin tvöföldu björgunarspili (vökvadrifnu og rafdrifnu), neyðarflotum, afisingarbúnaði, fjögurra ása sjálfstýringu (með *Auto-Hover*), leitarljósi, hitamyndsja og nætursjónauka. Vélin er því skilgreind sem A-SAR leitar- og björgunarþyrla (*All Weather Search and Rescue*). Landhelgisgæslan leigir aðra sambærilega þyrlu, TF-GNÁ, sem smíðuð var árið 2002.

Þá leigir landhelgisgæslan SA-365N Dauphin þyrluna TF-EIR. Hún hefur 400 sjómílna flugdrægi en hefur flugdrægi allt að 150 sjómílnur á haf út, getur sinnt þar leit og björgun og flogið tilbaka með fullnægjandi varaeldsneyti. Hún er búin einföldu björgunarspili, neyðarflotum og fjögurra ása sjálfstýringu (án *Auto-Hover*), en er hvorki með nætursjónauka né afisingarbúnað. Hún er skilgreind sem L-SAR (*Limited Search and Rescue*) þar sem geta hennar við erfiðar veður- aðstæður er takmörkuð.

Töluverður munur er einnig á stærð og burðargetu þyrlanna. TF LIF hefur 8.600 kg hámarksflugtaks massa og gæti borið allt að 20 farþega eða 6-9 sjúkrabörur. TF EIR hefur 4.000 kg hámarksflugtaks massa og gæti borið allt að 8 farþega eða einar sjúkrabörur.

Dauphin og Super Puma eru gjörólíkar vélar. Super Puman hefur langtum meiri burðargetu og drægi og miklu meira vinnurými fyrir áhöfnina en er hins vegar dýrari í rekstri.

Þeir þættir, sem mestu máli skipta varðandi getu hverrar vélar í því vinnuumhverfi sem Landhelgisgæslan starfar, eru fyrst og fremst afisingarbúnaður og nætursjónaukar auk fjögurra ása sjálfstýribúnaðar. Slíkan búnað er yfirleitt ekki að finna í nema stærri og fullkomnari björgunarvélum. Nætursjónauka er þó hægt að koma fyrir í flestum vélum með tiltölulega litlum tilkostnaði.

4.3. Mönnun björgunarþyrila

Geta þyrluflotans í heild sinni ákvarðast ekki aðeins af fjölda véla heldur einnig þeim mannafla sem til taks er á hverjum tíma.

Í framhaldi af niðurstöðu ríkisstjórnar um skipan þyrlubjörgunarmála landhelgisgæslunnar sem áður er vikið að var í ágúst 2007 unnin skýrsla af sérfræðingum Landhelgisgæslunnar og dómsmálaráðuneytis um viðbragðsgetu þyrluflotans miðað við fjölda og gerð þyrila hverju sinni, viðhald þeirra og öryggiskröfur. Í skýrslunni kemur fram að til að tryggja lágmarksþyrlubjörgunarþjónustu hér við land, miðað við gefnar forsendur alla daga ársins allan ársins hring, er nauðsynlegt að landhelgisgæslan ráði að minnsta kosti yfir fjórum þyrlum og sex og hálfri áhöfn þannig að ávallt séu tvær vaktir til taks.

Við leit og björgun er fimm manna áhöfn í þyrlunum: flugstjóri, flugmaður, stýrimaður, sem jafnframt gegnir hlutverki sigmanns, flugvirki, sem jafnframt gegnir hlutverki spilmanns og lækni. Núverandi vaktakerfi er byggt á undanþágu flugmálastjórnar frá ákvæðum reglugerðar 782/2001 um flug- og vinnutímamörk og hvíldartíma flugáhafna. Þetta þýðir að áhafnir á vakt hverju sinni eru í raun heima hjá sér og útgefinn viðbragðstími er ein klukkustund þó rauntími sé mun skemmri. Í grannríkjum okkar halda áhafnir til á flugvelli og miðað er við 15 mínútna viðbragðstíma. Slíkar viðveruvaktir krefjast mun meiri mannafla en það fyrirkomulag sem þyrlusveit landhelgisgæslunnar býr við.

Tvær vaktir og tvær tiltækar þyrlur hverju sinni eru forsendur sjóbjörgunar. Til að tryggja að ávallt séu tvær þyrlur tiltækar þarf að hafa að minnsta kosti fjórar vélar í rekstri. Til að manna tvær vaktir þarf sex og hálf áhöfn vegna þeirra laga og reglna sem gilda um flug. Önnur vaktin hefur það hlutverk að vera tiltæk í útkall auk þess að bjarga hinni vaktinni, ef svo ber undir. Það var áður meðal hlutverka varnarliðsins. Aðeins með slíku fyrirkomulagi er tryggt að unnt sé

að fara lengra en 20 sjómíllur frá ströndum eins og iðulega kemur upp í leit og björgun, sbr fylgiskjal nr. 2.

Frá hausti 2009 eru aðeins fimm þyrluáhafnir hjá landhelgisgæslunni í stað sex áður. Það gerir að verkum að tvær vaktir eru einungis tiltækar samanlagt fjóra mánuði á ári eða þriðjung úr ári. Þetta skerðir verulega getu til sjóbjörgunar.

Þjálfun nýrra starfsmanna getur tekið allt að eitt ár. Ljóst er að ekki eru nægjanlega margir flugmenn á Íslandi til þess að starfa sem flugstjórar á þyrlu, þar sem lágmarksreynsla til þess að verða flugstjóri er u.þ.b. fjögur ár. Landhelgisgæslan hefur ráðið flugmenn erlendis frá.

4.4. Skert björgunargeta vegna samdráttar af völdum efnahagsþrenginga

Björgunargeta Landhelgisgæslunnar hefur samkvæmd framsögðu skerst. Gera má ráð fyrir að með þremur þyrlum hafi Landhelgisgæslan enga þyrlu tiltæka allt að 10 daga á ári og aðeins eina þyrlu tiltæka í allt að einn mánuð á ári. Við þær aðstæður takmarkast þjónustusvæðið við 20 sjómíllur frá ströndum landsins. Af fjárhagsástæðum hefur og reynst nauðsynlegt að fækka flugtímum og þar með þyrluáhöfnum úr sex í fimm. Því eru nú tvær vaktir aðeins tiltækar þriðjung úr ári eins og áður hefur komið fram, sem takmarkar enn frekar björgunargetuna. Eðli máls samkvæmt er aðeins hægt að senda eina þyrlu í björgunaraðgerðir sé aðeins ein vakt til staðar, auk þess sem getan til sjóbjörgunar takmarkast við 20 sjómíllur frá ströndum.

Séu þyrlur færri en fjórar eða vaktir skertar er frekari skerðing á björgunargetu óhjákvæmileg, enda engar aðrar björgunarþyrlur til í landinu og þar af leiðandi ekki til annarra að leita. Þá er viðhald þyrlanna óvissuþáttur sem ræður miklu um björgunargetuna.

Allar líkur eru á að sú staða komi upp að tvær þyrlur verði samtímis frá vegna viðhalds og þá þarf að reiða sig á að sú þriðja bili ekki á meðan. Á sama hátt getur það auðvitað gerst að tvær þyrlur bili samtímis þegar ein er frá vegna viðhalds. Ómögulegt er að segja fyrir um bilanatíðnina en líklegt verður að teljast að aðstæður af þessu tagi skapist.

Áætlað er að hver þyrla Landhelgisgæslu Íslands sé frá í um 44 daga á ári (hálfan annan mánuð) vegna reglubundins viðhalds eða bilunar. Viðhaldsdagarnir dreifast eðlilega yfir árið og er hægt að stýra því að einhverju leyti en ekki öllu. Eðli máls samkvæmt er ekki hægt að sjá fyrir fjölda útkalla eða skyndiverkefna og þar með fjölda flugtíma, sem gerir það að verkum að ekki er unnt að stýra algjörlega hvenær reglubundnar skoðanir eiga sér stað. Stærsti óvissuþátturinn er þó bilanir. Ef miðað er við u.þ.b. 44 viðhaldsdaga á ári má draga þá ályktun að viðbragðsgeta á þyrlum landhelgisgæslunnar sé áætluð að meðaltali um 88%. Það þýðir að hver þyrla er flughæf um 88% af árinu en að sjálfsögðu er þetta breytilegt frá ári til árs vegna stærri skoðana á nokkura ára fresti eða annað hvort ár.

5. Brýn úrlausnarefni vegna þyrlubjörgunar – Lausn til bráðabirgða

Þeirri spurningu þarf að svara hvort núverandi þyrlufloti dugi til þess að landhelgisgæslan geti sinnt hlutverki sínu í leit og björgun á Íslandi og leit, björgun og gæslu á hafinu við landið. Jafnframt þarf að kanna hvaða kostir eru í stöðunni til þess að bæta flotann, hversu góðir þeir eru og hvað þeir muni kosta.

Vegna breytinga á rekstrarlegum forsendum Landhelgisgæslu Íslands, líkt og annarra ríkisstofnana, blasir við hið alvarlega viðfangsefni hve mikla rekstrarskerðingu stofnunin getur tekið á sig án þess að björgunargetan skerðist svo mikið að óverjandi sé.

Frá því að ákvörðun var tekin um að landhelgisgæslan hefði á að skipa fjórum þyrlum og sex og hálfri áhöfn til að tryggja lágmarksþyrlubjörgunarþjónustu hér við land allan sólarhringinn, alla daga ársins, hafa rekstrarlegar forsendur breyst verulega vegna gengisbreytinga og niðurskurðar.

Svo sem rakið er hér að framan eru fjórar þyrlur, tvær vaktir og sex og hálf áhöfn forsenda þess að tryggja lágmarksþyrlubjörgunarþjónustu, alla daga ársins, að nóttu sem degi.

Núverandi þyrlubjörgunargeta landhelgisgæslunnar miðast við tvær Super Puma þyrlur og eina Dauphin. Þá eru þyrluvaktir nú fimm í stað sex, sem hefur í för með sér að tvær vaktir eru aðeins tiltækar í um fjóra mánuði samanlagt á ári. Þar af leiðandi má gera ráð fyrir að landhelgisgæslan hafi enga þyrlu tiltæka allt að 10 daga á ári og hafi aðeins tiltæka eina þyrlu í allt að einn mánuð á ári en við þær aðstæður takmarkast þjónustuvæði við 20 sjómílu frá ströndum.

Fyrir liggur að leigusamningur um þyrluna TF-EIR rennur út 20. maí 2010. Ákveða þarf hvort framlengja skuli leigusamninginn eða hvort grípa skuli til annarra ráða til þess að tryggja viðunandi björgunargetu landhelgisgæslunnar. TF-EIR er hlutfallslega mjög dýr í rekstri miðað við getu vélarinnar en þyrlan er hvorki búin afísingarbúnaði né nætursjónaukum. Engu að síður er mikið öryggi fólgið í því að hafa vélina áfram.

Hafi landhelgisgæslan aðeins yfir að ráða tveimur þyrlum, og tvær vaktir verða tiltækar þriðjung úr ári, skerðist björgunargeta enn frekar þannig að gera má ráð fyrir að í allt að tvo og hálfan mánuð á ári verði aðeins ein þyrla til taks, sem þýðir enn frekari skerðingu á getu til sjóbjörgunar. Þær forsendur miðast þó við að hluti þess, sem sparast við að hafa ekki þriðju þyrluna, nýtist til að auka viðbragðsgetu þeirra tveggja þyrla sem eftir verða. Þannig verði reynt að takmarka frekari skerðingu björgunargetu þyrlusveitarinnar eins og kostur er, ella lengist sá tími enn frekar sem aðeins ein þyrla yrði til taks eða í tæplega fimm mánuði á ári.

6. Kostir

Í neðangreindri meðfylgjandi töflu má sjá áætlaða björgunargetu út í 200 sjómíllur miðað við mismunandi samsetningu þyrluflota. Þá má sjá í töflunni hve oft tvær vélar eða fleiri eru til taks á ári miðað við fjölda þyrla. Í eftirfarandi tillögum er því miðað við þær þyrlutegundir sem landhelgisgæslan hefur á að skipa í dag. Það væri bæði tímafrekt og dýrt að skipta um þyrlutegund.

Fjöldi þyrla	Samsetning véla	2 eða fleiri vélar til taks	Björgunargeta út í 200 sjómíllur
2	2 x Puma	9 mánuðir á ári	9 mánuðir á ári
3	2 x Puma, 1 x Dauphin	11 mánuðir á ári	9 mánuðir á ári
3	3 x Puma	11 mánuðir á ári	11 mánuðir á ári
4	3 x Puma, 1 x Dauphin	Allt árið*	11 mánuðir á ári
4	4 x Puma	Allt árið*	Allt árið*

- Frátafir dreifast á allt árið.
- *Ekki er hægt að útiloka að þrjár þyrlur geti verið frá vegna viðhalds/bilunar á sama tíma þannig að aðeins ein þyrla sé til taks. Slíkt ætti hins vegar að heyra til undantekningar og ekki gerast á hverju ári.
- Útreikningar á björgunargetu miðast við að ávallt séu tvær þyrluáhafnir til taks og að Super Puma þyrlurnar séu allar útbúnar með nætursjónauka. Nú eru báðar Super Puma landhelgisgæslunnar með þennan búnað.
- Ef landhelgisgæslan hefur á að skipa tveimur þyrlum má reikna með að engin vél sé til taks í a.m.k. 10 daga á ári.
- Ef þyrlur eru þrjár minnka verulega líkur á að engin vél sé til taks en þó verður að gera ráð fyrir að sú staða geti komið upp einhverja daga.
- Eins og sjá má í töflunni hefur Dauphin vél engin áhrif á björgunargetu út í 200 sjómíllur. Vélin eykur hins vegar björgunargetu að 140 sjómílum sem varavél.
- Miðað við fimm vaktir nú í stað sex áður eru tvær vaktir til taks þriðjung úr ári eða alls fjóra mánuði. Með því að bæta við þremur þyrluflugmönnum er hægt að hafa tvær vaktir allt árið.

Þegar dregnar eru saman niðurstöður töflunnar sést að ef þyrlur eru færri en fjórar er ekki hægt að tryggja sjöbjörgun allan sólarhringinn, alla daga ársins, enda eru ekki ávallt tvær vélar til taks. Þá skiptir samsetning þyrluflotans verulegu máli. Þannig er betra að hafa þrjár Super

Puma en tvær Super Puma og eina Dauphin vél vegna þess að drægni og geta vélanna skiptir mestu máli varðandi sjóbjörgun en ekki fjöldi þyrla sem slíkur.

- Mat á kostnaði er mjög háð fjölda flugtíma og hvernig þeir skiptast á einstakar þyrlutegundir. Forsendur um fjölda flugtíma skipta því mjög miklu máli.

6.1.1 Tvær Super Puma þyrlur

Hafi landhelgisgæslan einungis á að skipa tveimur Super Puma þyrlum er ekki tryggt að unnt sé að stunda sjóbjörgun út fyrir 20 sjómíllur í um þrjá mánuði á ári eða fjórðung úr ári og dreifist það á allt árið.

6.1.2 Tvær Super Puma þyrlur og ein Dauphin þyrla

Ef miðað er við þyrlusamsetninguna eins og hún er nú, þ.e. tvær Super Puma þyrlur og eina Dauphin þyrlu, má gera ráð fyrir að ekki sé hægt að tryggja sjóbjörgun út fyrir 20 sjómíllur í um einn mánuð á ári sem samsvarar 8,3% af árinu. Þar sem drægi Dauphin véla er mun minna en Super Puma eykst ekki geta til sjóbjörgunar út í 200 sjómíllur með því að hafa Dauphin þriðju þyrluna í flotanum en þyrlan getur þó nýst sem varavél að 140 sjómíllum

- Í rekstraráætlun landhelgisgæslunnar fyrir árið 2010 er ekki gert ráð fyrir leigu á Dauphin vélinni TF-EIR. Framlenging á leigusamningi sem gerð var í janúar sl. rennur út í maí nk. Verði þyrlan leigð áfram út árið eykst kostnaður um 130 milljónir króna á ári við að bæta við einni áhöfn og leigja vélina. Kostnaðurinn felst í launum, þjálfunarkostnaði, fjölgun flugtíma, leigu af þyrlu og tryggingum en á móti fækkar flugtímum á Super Puma sem eru dýrari en flugtímar á Dauphin.

6.1.3 Þrjár Super Puma þyrlur

Þrjár Super Puma vélar auka getu til sjóbjörgunar verulega og má þá gera ráð fyrir að um einn mánuð á ári eða um 8,3 % af árinu sé ekki hægt að fara út fyrir 20 sjómíllur að 200 sjómílna mörkunum. Þetta er mun meiri björgunargeta en miðað við tvær Super Puma vélar og eina Dauphin vél. Eftir sem áður er forsendan ávallt sú að til að tryggja getu til sjóbjargana út fyrir 20 sjómíllur þarf tvær vaktir og tvær þyrlur til taks sem krefst þess að fjórar þyrlur séu í rekstri.

- Kostnaður eykst um 425 milljónir króna vegna leigu á þriðju Super Puma þyrlunni, tryggingum og fjölgunar um eina áhöfn.

6.1.4 Fjórar Super Puma þyrlur

Fjórar þyrlur tryggja sjóbjörgun allt að 200 sjómíllum allan sólarhringinn, árið um kring.

- Kostnaður eykst um 790 milljónir króna (ef miðað er við núverandi leiguverð LHG) vegna leigu á tveimur Super Puma þyrlum til viðbótar og tryggingum af þeim og vegna fjölgunar um eina áhöfn.

6.1.5 Tillaga að bráðabirgðalausn – Þrjár Super Puma

Landhelgisgæslan á nú eina Super Puma vél, TF-LÍF. Hún er komin nokkuð til ára sinna en gæti með góðu viðhaldi nýst að minnsta kosti 10-15 ár til viðbótar. Skynsamlegasta bráðabirgðalausnin til þess að tryggja viðunandi björgunargetu væri að tryggja áframhaldandi not af Super Puma þyrlunni GNÁ sem nú er leigð frá Noregi og verði sambærilegri notaðri Super Puma björgunarþyrlu bætt við í þyrluflota landhelgisgæslunnar. Verði þannig ráðist í kaup eða leigu á tveimur notuðum vélum af þessari gerð má ætla að slíkt myndi kosta 2x 12-15 milljónir Bandaríkjadala (reikna má með að ný langdræg björgunarþyrla kosti 45-50 milljónir Bandaríkjadala). Þetta er lagt til svo tryggja megi viðunandi björgunargetu til bráðabirgða.

Í meðfylgjandi töflu má sjá kostnaðarmat vegna mismunandi þyrlukosta (tölur í m.kr.).

Kostnaðarsamanburður m.kr.	2 Pumur	2 Pumur Dolphin	3 Pumur	4 Pumur
Heildarkostnaður	585	646	896	1.261
Fjölga um eina áhöfn	114	66	114	114
aukning kostnaðar miðað við 2 Pumur og 5 áhafnir	114	127	425	790
varahlutakostnaður er ótalinn í ofangreindum tölum				
Rekstrarkostnaður við TF GNÁ nam árið 2009		494		
Rekstraráætlun við TF GNÁ 2010 er upp á		481		

7. Norsk-íslenska verkefnið (fram tíðarlausn)

Hinn 30. nóvember 2007 skrifuðu dómsmálaráðherrar Íslands og Noregs undir samkomulag um samstarf Íslands og Noregs um kaup og rekstur nýrra langdrægra björgunarþyrla. Miðað er við að Íslendingar kaupi þrjár nýjar björgunarþyrlur og Norðmenn fjórtán til sautján vélar.

Þyrlunefnd DMR – skýrsla mars 2010

Þetta er mjög mikil fjárfesting og henni er ætlað að þjóna þjóðunum næstu 30-40 árin. Hér yrði því um framtíðarlausn að ræða í björgunarmálum sjófarenda.

Ríkisstjórn Íslands veitti dóms- og kirkjumálaráðherra umboð til að rita undir samkomulagið við Norðmenn og var það í samræmi við fyrri samþykktir ríkisstjórnarinnar um eflingu þyrlusveitar landhelgisgæslunnar þar sem gert er ráð fyrir að í sveitinni verði fjórar björgunarþyrlur, (þrjár stórar björgunarþyrlur og ein minni þyrla). Þar með miðist lágmarksbjörgunargetan við að unnt verði að sinna leit og björgun með þyrlu á landi og í 200 sjómílna efnahagslögsögu Íslands við erfiðar veðuraðstæður og bjarga mönnum um borð í þyrlu allt að mörkum lögsögunnar. Jafnframt að öryggi þyrluáhafna verði eins vel tryggt og kostur er og að ávallt verði þyrla í viðbragðsstöðu þegar önnur fer í lengri ferðir frá ströndum.

Nú er lagt til grundvallar eftirfarandi varðandi flugdrægi og burðargetu:

Innan tveggja klukkustunda frá því að beiðni um björgun berst skal björgunarþyrlan geta flogið **200** sjómíllur frá heimastöð sinni, bjargað þar **20** manns innan **30** mínútna og flogið þaðan með þá **150** sjómíllur til öruggs landingarstaðar og átt þar eftir varaeldsneyti til **30** mínútna flugs.

Tilgangur þessa samstarfs er sá, að með sameiginlegu og stærra útboði (Ísland þrjár þyrlur og Noregur fjórtán til sautján þyrlur) fái mun hagstæðari kjör. Einnig verði unnt að ná vissri hagræðingu með samræmdum varahlutakaupum og vegna upphafs- og viðhaldsþjálfunar áhafna og tækniliðs. Þá er ennfremur gert ráð fyrir að við sérstakar aðstæður geti ríkin tvö lánað eða leigt hvort öðru þyrlur, búnað, varahluti, varahreyfla og/eða starfslið. Núverandi tímaáætlun miðast við að fyrstu þyrlurnar verði afhentar í árslok 2016.

Víst er að ávinningur Íslendinga af slíku samstarfi er mun meiri en Norðmanna. Jafnframt nýtist gríðarleg undirbúningsvinna Norðmanna undanfarinn áratug Íslendingum vel. Þar er vísað til ítarlegra tæknilýsinga og ýmissa lögfræðilegra og viðskiptalegra úttekta og gagna. Þá njóta Íslendingar góðs af upplýsingum sem safnað er í svonefndar KS1- og KS2-úttektir. Þær eru lögbundnar í Noregi og varða opinberar nýfjárfestingar sem kosta meira en 500 milljónir norskra króna.

Nú er áætlað að útboðsgögn verði tilbúin á miðju ári 2011 og að hægt verði að ganga til samninga við framleiðanda árið 2013. Fyrstu þyrlurnar gætu orðið tilbúnar í árslok 2016.

Meginávinningur samstarfs við Norðmenn er sá að væntanlega verður hægt að semja um lægra einingarverð með því að bjóða út sautján til tuttugu þyrlur í staða þriggja. Einnig njóta Íslendingar góðs af því að útboðið er afar umfangsmikið og flókið og undirbúningskostnaður fellur að mestu leyti á Norðmenn.

Ef bæði ríkin nota síðan sömu þyrlutegund næstu áratuginna má ætla að þau njóti jákvæðra rekstrarlega áhrifa (samlegðar) vegna viðhalds og þjálfunarkostnaðar.

Nú er gert ráð fyrir að árið 2011 taki ríkisstjórnir Íslands og Noregs ákvörðun um kaup nýrra björgunarþyrla, og endanleg samþykkt og fjárveitingarheimild þjóðþinganna fáist snemma árs 2013. Kaupsamningar verði undirritaðir **voríð 2013**, og fyrsta þyrlan afhent þremur árum síðar. Í Noregi verður gert ráð fyrir um sex mánaða aðlögunartíma nýju björgunarþyrlanna á hverri björgunarstöð. Aðlögunartími núverandi sex björgunarstöðva í Noregi verður því alls um **þrjú ár**. Framleiðsla og afgreiðsla hinna nýju björgunarþyrla yrði við það miðuð að tvær vélar yrðu afhentar sjötta hvern mánuð.

Áframhaldandi samstarf Íslands og Noregs, á grundvelli fyrirbyggjandi samnings um kaup á nýjum, langdrægum björgunarþyrlum, er báðum ríkjum hagstætt. Þá er bæði vísað til sjálfra innkaupanna en ekki síður til framtíðarreksturs þyrlanna, sem tryggja björgunargetu til framtíðar í báðum ríkjum.

Ef miðað er við að fyrstu þyrlurnar verði afhentar í áföngum á einu til tveimur árum, frá og með 2016, má ætla að nýjar þyrlur, sem keyptar yrðu í samstarfi við Norðmenn, kæmust í gagnið héraðs á tímabilinu 2016-2018. Því þurfa þyrlur, sem þá eru í rekstri, að vera að einhverju leyti til taks fyrstu eitt til tvö árin meðan afhendingin nýrra véla á sér stað.

Í skjalinu *NAWSARH – Iceland Assignment Description*, dags. 13. nóvember 2009, [sjá fylgiskjal 3](#), sem samþykkt var sama dag á fundi samstarfsráðs Íslands og Noregs, er staðfest að Ísland fallist á ofangreinda skilgreiningu á grunnkröfum varðandi flugdrægi og burðargetu.

8. Hugsanleg uppsögn samstarfs við Norðmenn - kaup á notuðum eða nýjum þyrlum

Einn kostur í stöðunni er sá að Íslendingar fari eigin leiðir í málinu í ljósi þess að ekki séu lengur taldar fjárhagslegar forsendur til þess að kaupa þrjár langdrægar björgunarþyrlur í samstarfi við Norðmenn. Skilgreindar yrðu minni kröfur til nýrra björgunarþyrla en þær sem nú þegar hafa verið samþykktar í samstarfinu við Norðmenn. Sérútböð Íslands á þremur nýjum björgunarþyrlum þyrfti þá að miða við ítarlega, tæknilega kröfulýsingu sem hér þyrfti að semja og bjóða út í samræmi við útbóðsreglur.

Í mars 2006 leitaði ráðuneytið til Skúla Magnússonar, héraðsdómara og sérfræðings um opinber innkaup, og skilaði hann 8. apríl 2006 níu blaðsíðna minnisblaði um „innkaup á þyrlum fyrir Landhelgisgæsluna í ljósi fyrirbyggjandi ákvörðunar um viðbúnað herþyrla á Keflavíkur-

flugvelli“. Í fyrstu skýrslu þyrlunefndar ráðuneytisins (SE, GKL, LM), dags. 12. apríl 2006, eru meginniðurstöður skráðar eftirfarandi (gr. 6 á bls. 7):

Í meginatriðum er hans niðurstaða sú að kaup eða leiga á þyrlum fyrir Landhelgisgæsluna falli undir gildissvið íslenskra reglna um opinber innkaup, sbr. lög nr. 94/2001, og þar með undir gildissvið EES-samningsins.

Hins vegar er tekið fram, að í ljósi þess að brýna nauðsyn beri til að fá sem fyrst þyrlur til að sinna leit og björgun hér á landi, sé unnt að

„leigja þyrlur til bráðabirgða með samningskaupum án auglýsingar samkvæmt d. lið 20. gr. laga nr. 94/2001, og d. lið 3. mgr. 6. gr. tilskipunar nr. 93/36EBE um samræmingu reglna um útboð og gerð opinberra samninga um vörukaup“.

9. Lokaorð

Það er mat þyrlunefndarinnar að með hliðsjón af ásættanlegri björgunargetu sé skynsamlegasta bráðabirgðalausnin í stöðunni að í þyrluflota Landhelgisgæslunnar verði þrjár Super Puma þyrlur, sambærilegar þeim tveimur vélum sem Landhelgisgæslan rekur nú.

Fyrirkomulag á öflun þeirra tækja þarf að ákvarðast að undangengnu kostnaðarmati.

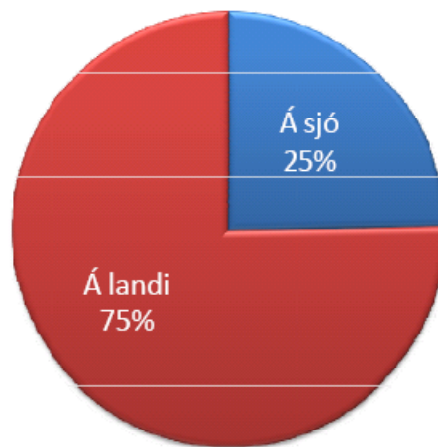
Fylgiskjal 1. Þyrlubjarganir LHG 1994-2008

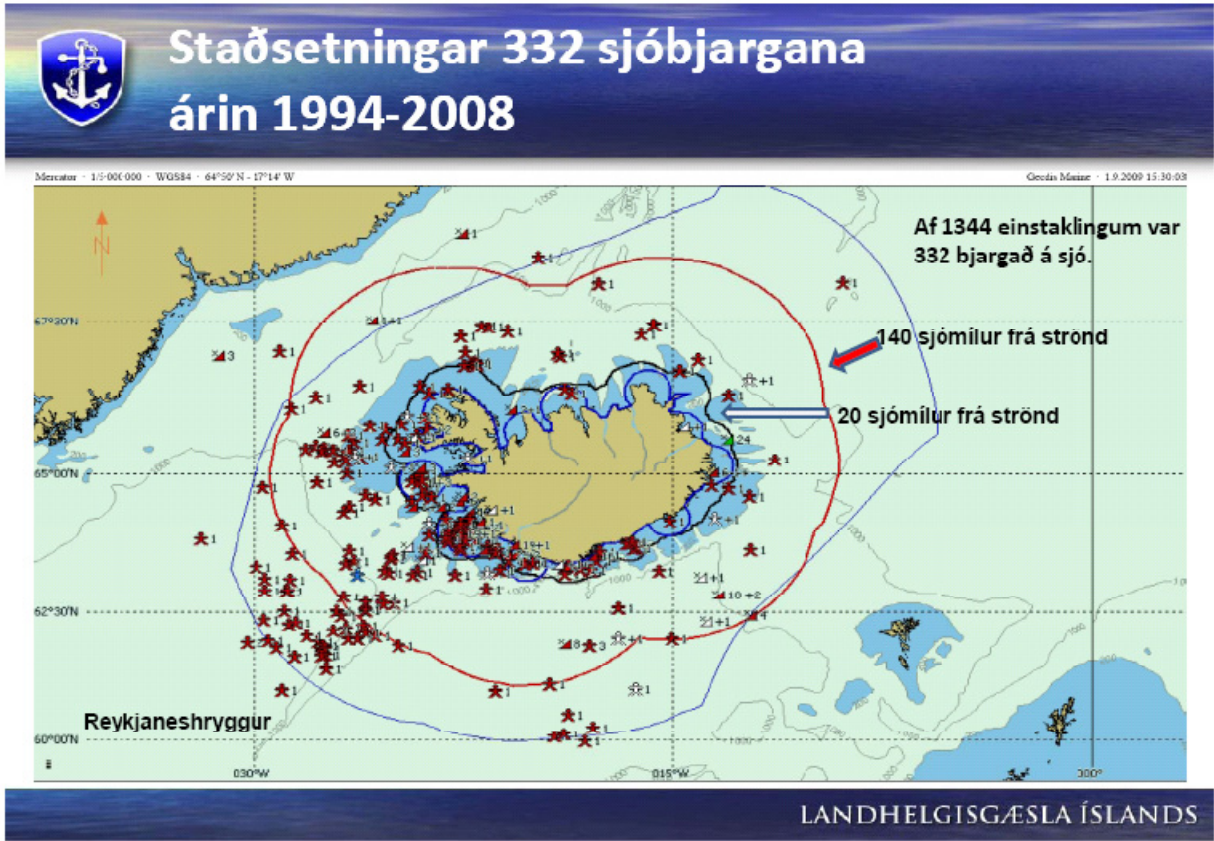




Alls var 1344 einstaklingum bjargað með flugförum
LHG árin 1994-2008
– þar af var 332 bjargað á sjó

- Á fimmtán ára tímabili frá 1994-2008 hefur alls 1344 einstaklingum verið bjargað með flugförum Landhelgisgæslunnar.
- Á sjó alls 332
- Á landi alls 1012

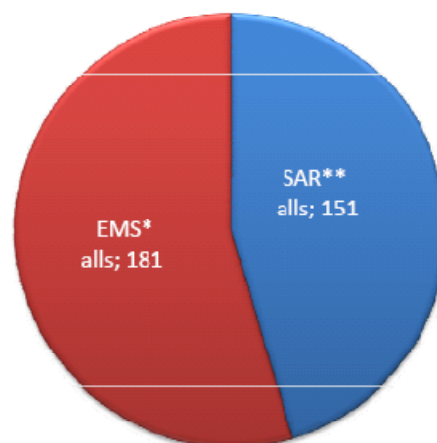






Hlutfall EMS á móti SAR

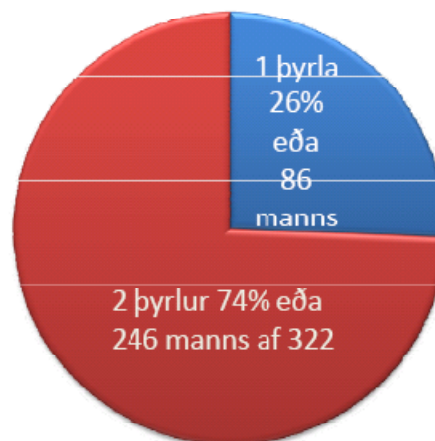
- Af þeim 332 einstaklingum sem bjargað var á sjó árin 1994-2008 voru 181 fluttir í EMS* flugi.
- Alls bjargaðist 151 einstaklingur í SAR** aðgerðum á sjó.
- *EMS = Emergency medical service/bráðaflutningur með þyrlu
- **SAR = Search and rescue/leit og björgun





Tvær þyrlur – tvær þyrluvaktir

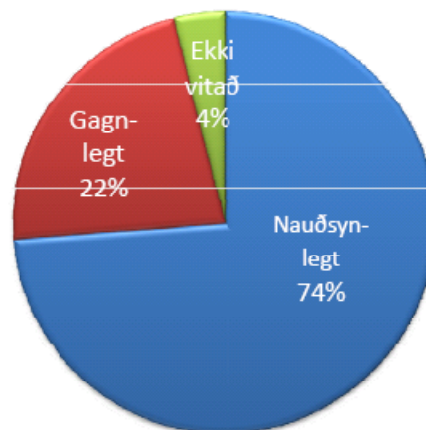
- Við björgun 74% þeirra 322 einstaklinga sem bjargað hefur verið síðastliðin 15 ár, hefur verið þörf á að hafa tvær þyrlur til reiðu.
- Til að hafa tvær þyrlur til reiðu allan sólarhringinn allan ársins hring, þarf minnst 4 þyrlur í rekstri og tvær vaktir
- Til að hafa tvær vaktir til reiðu allan sólarhringinn allan ársins hring, þarf sex og hálf áhöfn í rekstri





Gagnsemi þyrlu í björgunum 1344 einstaklinga á 15 ára tímabili eða árin 1994-2008

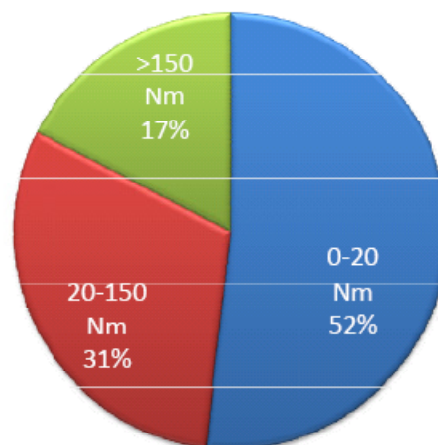
- Nauðsynlegt = Yfirgnæfandi líkur á dauða eða varanlegri örorku ef einstaklingur hefði ekki notið þjónustu þyrlu.
- Nauðsynlegt í 74% tilfella
- Gagnlegt í 22% tilfella
- Ekki vitað í 4% tilfella





Fjarlægð frá landi við björgun á sjó árin 1994-2008

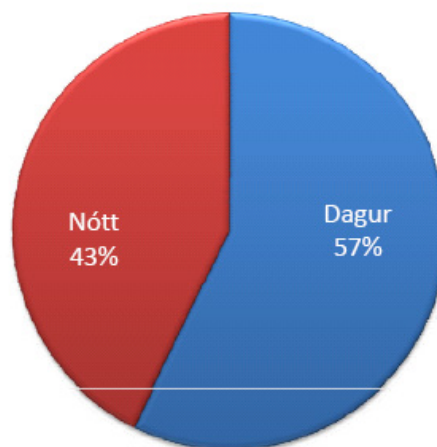
- Heildarfjöldi bjargaðra sl. fimmtán ár eru alls 1344 einstaklingar. Þarf af 332 á sjó.
- Af þeim 332 sem bjargað var á sjó á fimmtán ára tímabili voru alls 159 utan 20 sjómílna eða rétt um helmingur





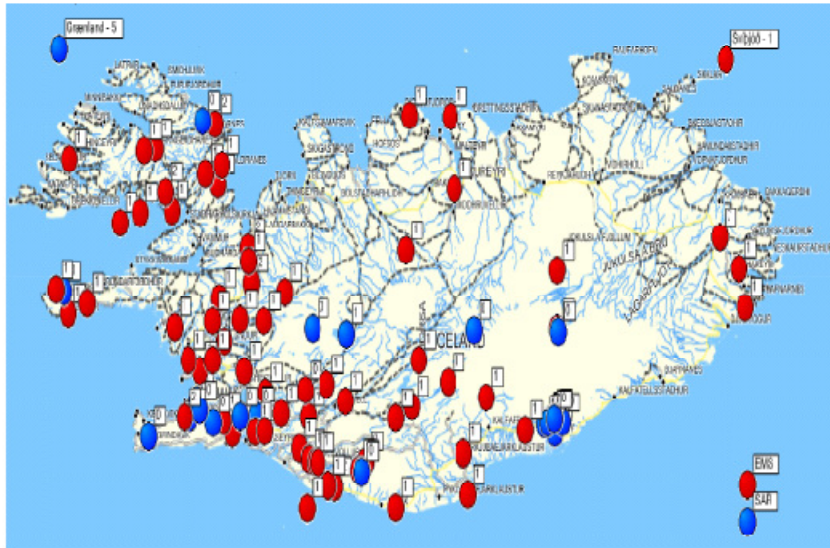
Birtuskilyrði við björgun á sjó 1994-2008

- Heildarfjöldi bjargaðra sl. fimmtán ár eru alls 1344 einstaklingar. Þarf af 332 á sjó.
- Af þeim 332 sem bjargað var á sjó á fimmtán ára tímabili var 143 bjargað að nóttu til eða tæplega helming.





Kort yfir SAR og EMS innanlands 2007



LANDHELGISGÆSLA ÍSLANDS

Fylgiskjal 2. Þjónustustig/Öryggisstaðlar LHG

LANDHELGISGÆSLA ÍSLANDS

ICELANDIC COAST GUARD



Rökstuðningur fyrir þjónustustigi/öryggisstöðlum flugrekstrardeildar Landhelgisgæslu Íslands

Frá árinu 1955 hefur staðið til boða þyrlubjörgunarþjónusta á Íslandi af hálfu bandaríska hersins.

Frá árinu 1965 til 2006 hafði bandaríski herinn 2 þyrluvaktir og um 5 þyrlur á Íslandi.

Frá árinu 1975 hefur LHG haft þyrlu(r) til leitar og björgunar og frá 1985 fasta þyrluvakt(ir).

Við brottför bandaríska hersins var ákveðið af Dómsmálaráðherra að viðhalda nær sömu leitar- og björgunarþyrlu getu sem og öryggi. Flugdeild LHG var því styrkt úr einni vakt með 2 þyrlur í tvær vaktir með 4 þyrlur, 2006/07. Vegna kreppunnar fækkaði þyrlum LHG í 3 og þyrluvöktunum í 1,33 árið 2009. skv rauntölum.

Vegna fyrirhugaðs niðurskuðar sem og fjölmargra alvarlegra og mannskæðra þyrluslysa í byrjun ársins 2009, var ákveðið að ítreka og festa á blað þjónustustig út frá getu flugrekstrardeildar með tilliti til öryggismála.

Í mars 2009 sendi yfirflugstjóri LHG, í umbóði flugrekstrarstjóra LHG í fallu samráði við flugstjóra og áhafnir þyrlna LHG, greinargerð um „Þjónustustig og öryggismál flugdeildar Landhelgisgæslu Íslands – Ákvörðun flugáhafna vegna breyttra forsenda“. Samkvæmt flugrekstrarhandbók LHG er það á ábyrgð yfirflugstjóra að skilgreina m.a. „flight operational requirements and standards“ og var í þessu máli farið eftir réttu og eðlilegu skipulag: flugrekstrardeildar LHG.

Ákvörðun um þá öryggisstaðla sem um ræðir í ofangreindri greinargerð, var í höndum yfirflugstjóra. Ekki var um að ræða handahófskenndar viðmiðanir, upphugsáðar innanhús, heldur beitingu alþjóðlegra öryggisstaðla úr flugheimlinum. Farið var eftir viðeigandi reglum, frá framleiðendum loftfara LHG sem og evrópskum flugreglum og stöðlum.

Samkvæmt evrópskum flugreglum (JAR-OPS) telst flug á þyrlum í „performance class 1“ sem er innan 10 mínútna flugs frá landi ekki sem „offshore“. Tíu mínútna flug á venjulegum farflugshuða jafngildir 20 sjómílum. Umræðan um 20 sjómílur er því til einföldunar, í raun er verið að tala um 10 mínútur. Þessi JAR OPS skilgreining byggist á því trausti að flest kerfi þeirra þyrlna sem falla undir þessa skilgreiningu veiti, í kjölfar tilunar, 10 mínútna flug og þannig nauðlendingu á landi.

Í evrópsku flugreglunum er tekið fram að SAR kerfi hvers lands verður að tryggja björgun SAR þyrluáhafna innan „survival time“ þess sem björgunargallar/búnaður þeirra tryggir. Miðað við sjávarhita, vindkælingu og gæði búnaðar, er í besta falli verið að ræða um 2 klst og 45 mínútur sem þyrluáhafnir LHG hafa til eigin björgunar. Í raun er það aðeins 1 klst og 50 mínútur með tilliti til þess „margin“ sem tillit þarf að taka til, skv skýrslum um þetta efni og flugreglurnar byggja á.

Þjónustustig/öryggisstaðlar flugrekstrardeildar LHG byggja á ofangreindum málsgreinum.

Í raun voru þessir öryggisstaðlar uppfylltir á Íslandi fyrir brottför bandaríkjahers, þar sem á landinu voru 3 þyrluvaktir, þ.a. 2 bandarískar.

Önnur lönd við Ísland uppfylla þessa staðla meira eða minna, annað hvort á eigin vegum, eða með aðstoð annarra. Færeyingar hafa aðeins eina þyrluvakt, en njóta nærveru SAR þyrlna sunnan Færeyja frá Bretlandi og norðan Færeyja frá norskum borþöllum. Norðmenn á Svalbarða eru með 2 vaktir/þyrlur ásamt því að njóta aðstoðar SAR þyrlna frá meginlandi Noregs sunnan Svalbarða, m.a. þyrlna hersins, sem og rússneskra björgunarþyrlna á Svalbarða. Þannig eru SAR áhafnir Norðmanna á Svalbarða svipaðri aðstöðu og SAR áhafnir LHG fyrir brottför bandaríkjahers.

Virðingarfyllt,

Sigurður Heiðar Wiium
Yfirflugstjóri LHG
Reykjavík, 8. Febrúar 2010

Fylgiskjal 3 NAWSARH - Iceland assignment description

