

Öflun nýrra langdrægra björgunarþyrlna

Samstarf við Norðmenn - Næstu skref

Stöðuskýrsla til innanríkisráðherra

31. mars 2011

I Inngangur

Sérstakt tilefni skýrslu þessarar er ósk sem fram kom á fundi samstarfsráðs Noregs og Íslands um öflun nýrra langdrægna björgunarþyrlna, sem haldinn var hér á landi 17. janúar sl. að skýr afstaða lægi fyrir af Íslands hálfu um miðjan apríl n.k. hvort framhald yrði á samstarfi Noregs og Íslands sem stofnað var til með samningi dómsmálaráðherra landanna í nóvember 2007.

Í skýrslu þessari eru dregin fram þau atriði sem þykja skipta máli við töku ákvörðunar um að halda áfram samstarfi við Norðmenn um öflun nýrra langdrægna björgunarþyrlna. Verður fyrst gerð grein fyrir flugrekstri Landhelgisgæslu Íslands (LHG), þyrlubjörgunargetu og samfélagslegum ávinningi. Í seinni kafla gerð grein fyrir samstarfinu við Norðmenn um öflun nýrra björgunarþyrlna. Í lokakafla eru svo gerðar tillögur um næstu skref annars vegar skammtímalausn og hins vegar framtíðar lausn sem miðast við að samstarfi við Norðmenn verði haldið áfram þannig að Ísland gangist undir lágmarks skuldbindingu í sameiginlegu útboði með Noregi og með rammamningi, yrði þannig kaup á einni þyrlu (allt að 6,0 milljarðar króna) til afhendingar 2017 - 2020 .

Rétt er að gera í upphafi grein fyrir stofnun og starfi þyrlunefndar innanríkisráðuneytisins á tímabilinu 2006 – 2011.

Í fréttatilkynningu íslenska utanríkisráðuneytisins, dags. 15. mars 2006 var opinberlega tilkynnt um fyrirhugaðan brottflutning varnarliðsins, þ.á m. „að orrustuþotur varnarliðsins og björgunarþyrlur þess verði fluttar brott í síðasta lagi fyrir lok september“. Í fréttatilkynningu dómsmálaráðherra, dags. 24. mars 2006, var fjallað um fyrirhugaðar aðgerðir til að efla þyrlusveit Landhelgisgæslu Íslands, og að ráðherra hafi falið þriggja-manna þyrlunefnd að leggja fram innan þriggja vikna tillögur að bráðabirgðalausn, og innan tveggja mánaða tillögur að framtíðarskipulagi.

Upphaflega áttu sæti í þyrlunefninni þeir Stefán Eiríksson þáv. skrifstofustjóri, sem var formaður nefndarinnar, Leifur Magnússon ráðgjafi og Georg Lárusson forstjóri LHG. Þórunn J. Hafstein tók við formennsku í nefndinni á árinu 2007 í stað Stefán Eiríkssonar.

Framangreind þyrlunefnd hefur lagt fram eftirfarandi fjórar skýrslur:

12. apríl 2006 „Efling þyrlusveitar Landhelgisgæslu Íslands – tillögur að bráðabirgðalausn“. Lagt var til að í þyrlusveit LHG verði fjórar björgunarþyrlur, og að leigðar verði til landsins tvær Super Puma þyrlur til viðbótar þeim tveimur þyrlum, sem LHG átti. Starfsliði verði fjölgað, og fjárveitingar auknar. Búnaði til geymslu og afhendingar eldsneytis til þyrla á flugi verði komið fyrir í varðskipunum Tý og Ægi.

6. júlí 2006 „Þyrlubjörgunarþjónusta á Íslandi – tillögur að framtíðarlausn“.

Þyrlubjörgunarþjónusta verði áfram sinnt af LHG. Til frambúðar verði í þyrlusveitinni þrjár nýjar, stórar og langdrægar björgunarþyrlur auk núverandi Dauphin þyrlu (TF-SIF), en núverandi Super Puma þyrla (TF-LIF) verði þá seld. Kaup á nýjum þyrlum verði boðin út í

samræmi við lög um opinber innkaup. Þar til nýjar þyrlur verði keyptar verði fullnægjandi starfsgeta tryggð með leiguþyrlum. Viðbragðsáætlanir verði endurskoðaðar og sveigjanleiki aukinn. Rætt verði við norsk stjórnvöld um samstarf við kaup á nýjum björgunarþyrlum, og unnið að nánu samstarfi þjóða við Norður-Atlantshaf um samvinnu í leit og björgun á hafinu, þ. á m. með samnýtingu á þyrlukosti.

15. mars 2007 „Þyrlurekstur Landhelgisgæslu Íslands – þróun og tillaga um framtíðarlausn“. Áfram verði rætt við norsk stjórnvöld um sameiginlegt útbod Íslands og Noregs vegna kaupa beggja ríkja á nýjum, sérhönnuðum, stórum og langdrægum björgunarþyrlum, og jafnframt stefnt að nánu samstarfi ríkjanna um framtíðarrekstur þeirra. Fram að afgreiðslu nýrra þyrla leigi LHG áfram vel búnar Super Puma og/eða Dauphin þyrlur til leitar- og björgunarflugs.

10. mars 2010 „Þyrlunefnd DMR – skýrsla mars 2010“.

Vakin er athygli á mjög alvarlegri stöðu þyrlubjörgunarmála LHG og minnt á að björgunargetu út fyrir 20 sjómílar frá ströndinni verði aðeins fullnægt allt árið (100%) þegar tiltækar eru fjórar björgunarþyrlur. Ef þeim fækkar í þrjár, er hægt að sinna því verkefni í 11 mánuði ársins (92%), og ef þær væru aðeins tvær, gætu þær aðeins sinnt slíku 9 mánuði ársins (75%). Sem bráðabirgðalausn er lagt til að LHG geti sem fyrst bætt við þriðju Super Puma björgunarþyrlunni.

II Yfirlit um flugrekstur Landhelgisgæslu Íslands

Landhelgisgæsla Íslands (LHG) hóf eigin flugrekstur árið 1955, fyrst með PBY-5A Catalina flugbáti (TF-RAN), en síðar með Douglas C-54 (TF-SIF), Grumman Albatross flugbátum, Fokker 27-200 (TF-SYN), og nú með nýrri skrúfupotu af gerðinni Bombardier Dash 8 Q300 (TF-SIF), sem kom til landsins í júlí 2009.

LHG hefur einnig sinnt þyrlurekstri frá árinu 1965, eða í tæp 46 ár. Fyrsta þyrlan var lítil þriggja-sæta Bell-47J (TF-EIR) og var í sameign með Slysavarnafélagi Íslands. Síðar komu til sögunnar þyrlur af gerðunum Hughes 500D (TF-GRO), Sikorsky S-62A (TF-GNA) og Sikorsky S-76A (TF-RAN).

Vorið 2006 voru í rekstri LHG tvær eigin björgunarþyrlur, önnur átta-sæta af gerðinni SA-365N Dauphin (TF-SIF), framleidd 1985, en hin 20-sæta AS-332L1 Super Puma (TF-LIF), upphaflega framleidd 1985, en endursmíðuð fyrir þarfir LHG árið 1995. Á sama tíma var varnarliðið á Keflavíkflugvelli með öflugra sveit fjögurra til sex björgunarþyrla, sem gátu tekið eldsneyti á flugi, og höfðu þar með óvenju mikið flugdrægi.

Tilvist björgunarsveitar varnarliðsins hafði einkum tvenns konar áhrif á þyrlurekstur LHG. Í fyrsta lagi þjónaði hún sem mjög þýðingarmikill bakhjarl fyrir allt leitar- og björgunarflug LHG, einkum þegar flogið var á haf út. Í öðru lagi gat LHG þá leyft sér að vera með aðeins tvær björgunarþyrlur í rekstri sínum, og jafnframt vera almennt með lágmarks tilkostnað, einkum hvað varðar nauðsynlegar og eðlilegar varahlutabirgðir.

Verkefni björgunarþyrla LHG

Fyrsta og meginverkefni björgunarþyrlanna er að annast **leit og björgun** (SAR: Search and Rescue). Í öðru lagi sinna þær brýnum **sjúkraflutningum** (EMS: Emergency Medical Service) þegar ekki er hægt að notast við hefðbundnar sjúkraflugvélar. Í þriðja lagi geta þær veitt mjög verðmæta aðstoð við ýmis önnur **öryggistengd verkefni**, svo sem við almannavarnir, löggæslu og slökkviþjónustu. Í fjórðu skýrslu þyrlunefndar, dags. 10. mars 2010, kom m.a. fram að björgunargetu út fyrir 20 sjómílu frá ströndinni verði aðeins fullnægt allt árið (100%) þegar tiltækar eru fjórar björgunarþyrlur. Ef þeim fækkar í þrjár, er hægt að sinna því verkefni í 11 mánuði ársins (92%), og ef þær væru aðeins tvær, gætu þær aðeins sinnt slíku 9 mánuði ársins (75%).

Núverandi verulega skert björgunargeta LHG með aðeins tveimur björgunarþyrlum er fyrst og fremst vegna lækkaðra fjárveitinga þrjú ár í röð. Heildarfjárveiting árið 2011 er því aðeins um 76% af fjárveitingu ársins 2008. Þetta hefur leitt til þess að fyrri leigusamningur vegna björgunarþyrlu hefur ekki fengist framlengdur, og LHG hefur þurft að leigja flugvél sína og varðskip til erlendra verka í stað þess að nýta þau til hefðbundinna íslenskra verkefna.

Tölfræði um notkun björgunarþyrlna LHG

LHG hefur haldið til haga ýmsum tölfræðilegum upplýsingum um notkun björgunarþyrla sinna, m.a. eftirfarandi: Á fjögurra ára tímabili, árin 2007-2010 voru loftför Landhelgisgæslunnar kölluð út 656 sinnum. Af þeim voru 444 skipti innanlands. Er þar bæði um að ræða SAR og EMS aðgerðir.

Á sautján ára tímabili frá 1994-2010 hefur alls 1513 einstaklingum verið bjargað með þyrlum Landhelgisgæslunnar, þar af á sjó alls 361 og á landi alls 1152.

Sérstök úttekt hefur verið gerð á björgunarferðum þyrlanna út á sjó á 17-ára tímabilinu 1994-2010. Samtals var þá bjargað eða komið til aðstoðar **361** mannlífum, eða að meðaltali um 21 á ári. Af þeim 361 sem bjargað var á sjó á sautján ára tímabili voru alls 177 utan 20 sjómílna eða rétt um helmingur. Var 148 bjargað að nóttu til. Við björgun 73% þeirra manna sem bjargað hefur verið síðastliðin á 17 ár á sjó, 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

Talið var að í 71% tilvika hefði notkun björgunarþyrlu verið „nauðsynleg“, þ.e. að „yfirgnæfandi líkur væru á dauða eða varanlegri örorku ef einstaklingur hefði ekki notið þjónustu þyrlu“. Þetta samsvarar því að á þessu árabili hafi björgunarþyrlurnar bjargað að meðaltali **15** mannlífum á ári, - og hér er einungis um að ræða þyrlubjarganir af hafsvæðunum við Ísland. Samsvarandi greining var gerð á þyrlubjörgunum á láglandi og hálendi Íslands fyrir árið 2010 og var nauðsyn þar greind í 36% tilvika, eða 33 mannlíf. Sé þessi prósentutala notuð á allar landbjarganir 1994-2010, gerir það 24,4 mannlíf að meðaltali á ári.

Samfélagslegur ávinningur

Við umfjöllun um starfrækslu björgunarþyrla beinist athyglin oftast að miklum kostnaði. Björgunarþyrla er mjög sérhæfð tegund loftfars, sem þarf að geta flogið við erfiðustu veðurskilyrði. Tilheyrandi fjárfestingarkostnaður er því hár, og árlegur rekstrarkostnaður er einnig mikill, ekki síst vegna mjög strangra krafna um viðhaldsþjónustu. Minna er hugað að kredit-hlið rekstrarins, þ.e. þeim samfélagslega og persónulega ávinningi sem almennt felst í björgun mannlífa, enda eru þau tölugildi hvergi færð til bókar í fjárlögum eða uppgjöri rekstraraðilja björgunarþyrla svo sem LHG.

Við mat á forgangsröðun ýmissa fjárfestingaverkefna ríkja, og tilheyrandi áætlanagerð, hefur m.a. verið stuðst við fjárhagslegt mat á hverju mannlífi. Þannig hefur t.d. Vegagerðin hér á landi um langt árabíl notað slíkar tölur í mati á æskilegri forgangsröðun verkefna sinna. Grunnildi slíks mats voru upphaflega þróuð í nánu samstarfi við Hagfræðistofnun Háskóla Íslands, og eru árlega uppfærð til samræmis við þróun ýmissa efnahagsþátta. Fyrir árið 2005 var þannig hvert mannlíf hér metið á 284 milljón kr., og tilsvarende verðgildi árið 2010 var **400 milljón kr.** (bæði samfélagslegt og persónulegt tjón). Kunnugt er að t.d. í Noregi var árið 2005 hvert mannlíf metið á 15 milljón NOK, samsvarandi um 300 milljón ISK á núverandi gengi.

Að framan var greint frá því að á árabílinu 1994-2010 hafi björgunarþyrlur LHG að meðaltali bjargað 15,1 mannlífi á ári af hafsvæðunum umhverfis Ísland og um 24,4 mannlífum inn á land, samtals gerir þetta um 39,5 mannlíf á ári. Miðað við verðgildi ársins 2010, 400 millj.kr., er því samtals verðmæti þeirra um 15,8 milljarðar kr. á ári.

III Samstarf við Norðmenn um öflun nýrra langdrægra björgunarþyrlna.

Í fréttatilkynningu dóms- og kirkjumálaráðuneytis, dags. 30. nóvember 2007, er skýrt frá því að dómsmálaráðherrar Íslands og Noregs hafi undirritað í Reykjavík „samkomulag um samstarf Íslands og Noregs um kaup og rekstur nýrra langdrægra björgunarþyrla“¹ Samkomulagið felur einkum í sér gerð sameiginlegrar þarfagreiningar og samstarf um undirbúning útboðs og öflun björgunarþyrlna með útboði. Miðað var við að Íslendingar myndu þannig eignast 3 stórar og góðar langdrægar björgunarþyrlur sem eru ómótmælanlega afar mikilvæg öryggis- og björgunartæki.

Í samræmi við ákvæði sammingsins tilkynnti dóms- og kirkjumálaráðherra þann 14. desember um skipun íslenskra fulltrúa í samstarfsráðið og samstarfshópinn (ÞJH, GL, LM og MGS), og þann 20. desember 2007 um skipun **stýrihóps innanlands** um öflun langdrægra björgunarþyrla (ÞJH, GL, LM auk Jóns Magnússonar, frá DMR Júlíus Ólafsson frá Ríkiskaupum, og Þórhallur Arason frá fjármálaráðuneytinu).

¹ Sjá fylgiskjal 1.

Þess ber að geta að sérstaklega er vísað til þessa samstarfs þjóðanna í yfirlýsingu utanríkisráðherra ríkjanna um grannríkjasamstarf á sviði varnar- og öryggismála frá árinu 2008. Þetta samstarf hefur þannig utanríkispólitíska þýðingu. Þá má einnig segja að þetta samstarf gefi Íslendingum einstakt tækifæri til þess að eignast nýjar stórar og langdrægar björgunarþyrlur. Samstarfsráð Íslands og Noregs hefur komið saman fjórum sinnum frá því að samkomulagið var undirritað og hafa upplýsingasamskipti um þróun verkefnisins verið mjög greið. Norðmönnum hefur verið gefið til kynna á fundum stýrihópsins að Íslendingar haldi áfram þessu samstarfi að svo stöddu. Vegna breyttra aðstæða hér á landi kunni svo að fara að Íslendingar verði að segja þessum samningi upp við Norðmenn. Á síðasta fundi samstarfsráðsins var ljóst að komið er að þáttaskilum í verkefninu m.a. vegna þess að nú dregur nær gerð útboðs og öflun heimildar norska þingsins til þess að láta það fara fram. Það hvort Íslendingar verða með í útboðinu og þá hvernig kann að hafa áhrif á þróun mála hjá Norðmönnum m.a. vegna samlegðaráhrifa og hagkvæmni að bjóða út fleiri þyrlur en færri til þess að lágmarka kaupverð.

Ávinningur samstarfs Íslands og Noregs

Í Noregi er dómsmálaráðuneytið ábyrgt fyrir leitar- og björgunarþjónustu, en hefur falið norska flughernum (flugdeild 330) rekstur 12 stórra Sikorsky/Westland S-61 Sea King björgunarþyrla, sem nú eru reknar frá fimm björgunarstöðvum (verða innan tíðar sex). Þessar þyrlur eru nú orðnar um 35 ára gamlar og viðhald þeirra mjög kostnaðarsamt. Þá eru afköst þeirra og almennt tæknistig ekki lengur í samræmi við nútíma kröfur. Undirbúningur og tillögugerð um endurnýjun þeirra hefur staðið allt frá árinu **2002**, þegar norska Stórþingið fól dómsmálaráðuneytinu að setja á laggirnar sérfræðihóp, „Helikopterfaglig Forum“.

Í október 2007 stofnaði norska dómsmálaráðuneytið svonefnt **NAWSARH**-verkefni (Norwegian All Weather Search And Rescue Helicopter), sem hefur aðsetur í Stavanger. Á heimasíðu þess, www.nawsarh.dep.no, er m.a. fjallað um samstarf Íslands og Noregs í fyrirhuguðu útboði og kaupum á nýjum björgunarþyrlum. Á undanförunum þremur árum hefur verið unnið að þróun tæknilýsinga og útboðsgagna, og jafnframt að mjög ítarlegri tveggja þrepa skýrslugerð (KS1 og KS2), sem í Noregi er krafist, þegar um er að ræða ný verkefni á vegum ríkisins, sem kosta meira en 500 milljónir NOK. Þar er m.a. gerð krafa um könnun á öllum hugsanlegum öðrum kostum við úrlausn verkefnisins, sem í Noregi hefur nú leitt til þeirrar formlegu niðurstöðu að stefna beri að kaupum á einsleitum flota nýrra björgunarþyrla í þyngdarflokkinum 10-20 tonn.

Í ár er gert ráð fyrir að starfsmenn NAWSARH-verkefnisins verði samtals **40**. Á skrifstofunni í Stavanger eru nú fastráðnir átta starfsmenn, en þeim til viðbótar koma 13 frá norska flughernum, einn frá heilbrigðisráðuneytinu og samtals 18 utanaðkomandi ráðgjafar.

Á þessu stigi er búist við að Noregur panti samtals 19 nýjar björgunarþyrlur, sem ætlað er að verði á sex björgunarstöðvum á meginlandinu, og einni á Svalbarða. Ef Ísland þarfnast þriggja til fjögurra nýrra björgunarþyrla er augljós meginávinningur okkar að geta tengst þessarri stóru pöntun Noregs, og þannig fengið þyrlurnar á mun hagstæðari kjörum. Jafnframt

myndi að fullu nýtast það gífurlega starf, sem Noregur hefur nú þegar lagt í þróun tæknilysingar og útboðsgagna, svo og í KS1/KS2-skýrslugerðina.

Þá myndi jafnframt verða stefnt að sameiginlegri þjálfun flugáhafna og tæknilíðs, bæði hvað varðar upphafsþjálfun, svo og árlega viðhaldsþjálfun. Gert er ráð fyrir að innkaup varahluta geti verið sameiginleg, og að hið sama myndi væntanlega gilda um framkvæmd allra stærri og dýrari viðhaldsskoðana þyrlanna.

Tímaáætlun

Núgildandi tímaáætlun NAW SARH-verkefnisins gerir ráð fyrir útsendingu útboðsgagna á fjórða ársfjórðungi **2011**, umfjöllun tilboða og samningagerð staði næstu tvö árin, og lyki því með kaupsamningum á fjórða ársfjórðungi **2013**. Fyrstu tvær þyrlurnar yrðu sennilega afgreiddar í lok ársins 2016, en hinar á árunum **2017-2020**. Almennt er gert ráð fyrir að við undirritun kaupsamnings þurfi að greiða um 20% af verði þyrlanna, en um 80% komi síðan til greiðslu við afhendingu þeirra.

Við endanlegt val á hinum nýju björgunarþyrlum verður tekið tillit til mikils fjölda tæknilegra og fjárhagslegra þátta, sem gefið verður mismunandi vægi. Á vegum NAW SARH er í þróun tölvuvætt matskerfi, sem stuðst verður við í því flókna matsferli. Meðal þýðingarmikilla fjárhagslegra þátta er svonefndur lífstíðarkostnaður (LCC: Life Cycle Cost), sem er áætlaður heildarkostnaður (bæði fjárfesting og rekstur) umræddra björgunarþyrla í **30 ár**.

Helstu þyrlugerðir, sem koma til álita – hernaðarleg eða borgaraleg skráning

Fyrirhugað alþjóðlegt útboð verður opið, þ.e. að hver sá framleiðandi björgunarþyrla, sem áhuga hefur, mun geta lagt fram tilboð. Sé hins vegar miðað við fram kominn áhuga og raunverulega þátttöku framleiðenda undanfarin þrjú ár má ætla að þær þyrlugerðir (í 10-20 tonna þyngdarflokknum), sem helst komi til álita, séu eftirfarandi (í stafrófsröð):

Agusta Westland EH101, US101 eða AW101.

Eurocopter EC225 eða EC725.

NH Industries NH90 (er aðeins framleidd sem herþyrla).

Sikorsky S92 eða H92.

Þar sem á Íslandi eru hvorki til staðar lög né reglugerðir um hermál og herbúnað, er hér heldur ekki til staðar nein formleg skráning herloftfara. Því kemur eingöngu til álita að afla þyrlna með borgaralegri skráningu. Af ofangreindum átta þyrlugerðum kæmu því aðeins til álita gerðirnar Agusta Westland AW101, Eurocopter EC225 og Sikorsky S92.

Núverandi 12 Sea King björgunarþyrlur í Noregi voru smíðaðar og skráðar sem herþyrlur, og hafa frá upphafi verið reknar af norska flughernum. Af hálfu Noregs er enn ekki ákveðið hvort hinar nýju björgunarþyrlur, sem stefnt er að því að kaupa, verði með borgaralegri (civil) eða hernaðarlegri skráningu, og sú ákvörðun verður ekki tekin fyrr en á lokastigi samninga um kaupin. Hins vegar eru ýmsar vísbendingar þess efnis að Noregur hafi nú fremur áhuga á

borgaralegri skráningu, m.a. sú fyrirætlan að hinar nýju þyrlur verði einnig staðsettar á Svalbarða, en þar er ekki heimilt að vera með hernaðarleg loftför.

Ef svo ólíklega færi að Noregur veldi NH90 sem björgunarþyrlu, kæmi frekara samstarf á þessu sviði við Ísland ekki til álita, og Ísland þyrfti að velja sér aðra gerð. Ef Noregur myndi hins vegar ákveða að kaupa aðra tegund af herþyrlu, þ.e. frá Agusta Westland, Eurocopter eða Sikorsky, er þess að geta að þær þyrlur eru tiltækar bæði með borgaralegri eða hernaðarlegri skráningu, þannig að umtalsverðar forsendur væru áfram fyrir samstarfi Íslands og Noregs.

Kostnaður – greiðslur

Ætla má, að miðað við núverandi verðstig og gengi gjaldmiðla, gæti hver ný, stór og langdræg björgunarþyrla kostað um **6 milljarða kr.** Þar af er um 60% vegna grunngerðar þyrlunnar, um 20% vegna kostnaðar hefðbundins sérbúnaðar fyrir leit og björgun við öll veðurskilyrði, og önnur 20% vegna ýmiss sérhæfðs viðbótarbúnaðar, sem er til umfjöllunar.

Miðað við þrjár slíkar björgunarþyrlur yrði stofnkostnaður þeirra því samtals um 18 milljarðar kr., og kæmi 20% þeirrar upphæðar, um 3,6 milljarðar kr., hefðbundið til greiðslu við undirritun kaupsamnings, væntanlega á fjórða ársfjórðungi ársins **2013**, en 80, um 14,4, milljarðar kr., við afhendingu þeirra á árunum **2016-2020**. Ekki hefur verið ákveðið eða samið um hvenær Ísland fengi björgunarþyrlur sínar afhentar á þessu árabili.

IV Tillögur

Skammtímalausn

Tillaga:

Lagt er til að gert verði ráð fyrir 1,8 millj.kr. ríkisframlagi í Landhelgisgjóð á næsta ári, sem ætlað verið til þess að fjármagna leigu eða kaup á notaðri björgunarþyrlu fyrir Landhelgisgæsluna.

og

Landhelgisgæslunni verði heimilað að leigja þriðju þyrluna ef útboð leiðir til þess að leigugreiðslur verði ekki hærri fjárhæð en 250 m.kr. á ári.

Greinargerð:

Með skammtímalausn er átt við þá skipan þyrluflota LHG, sem búið yrði við næstu 6-9 árin þar til nýjar, stórar og langdrægar björgunarþyrlur gætu fengist afhentar.

Landhelgisgæslan er nú með tvær Super Puma þyrlur í rekstri, TF LÍF sem keypt var 1995 og TF GNÁ sem er leigð fram til ársins 2014. Með hliðsjón af því að á hverju ári fara bæði LÍF og GNÁ í 500 tíma skoðanir sem taka 6 – 8 vikur í hvert skipti og að á árinu 2012 fer LÍF í 12 ára / 7500 tíma skoðun sem tekur 10 – 14 vikur þá verður á árinu 2012 aðeins ein þyrla starfhæf í allt að 16 – 22 vikur eða 4 – 5,5 mánuði. Brýnt er því að tryggja núverandi þyrlukost og bæta við einni þyrlu fyrir næstu 6 – 9 ár. Björgunargeta LHG miðað við að þrjár

þyrlur séu í rekstri er að þyrlur eru tiltækar í útköll nánast allt árið nema 10 daga ársins og aðeins ein þyrla yrði tiltæk í allt að einn mánuð á ári. Við þær aðstæður takmarkast þjónustusvæðið við 20 sjómíflur frá ströndum landsins.

LHG hefur 15 ára reynslu af rekstri Super Puma þyrlna og því er eðlilegt að tímabundið verði leitað eftir kaupum/leigu fleiri þyrlna sömu gerðar, enda er það sú lausn sem þyrlunefnd hefur ítrekað bent á, og ráðherrar og ríkisstjórnir hafa áður fallist á.

Framboð hentugra björgunarþyrla er almennt mjög takmarkað, og leigugjöld há. Innleiga tveggja til þriggja Super Puma björgunarþyrla getur því alls ekki talist hentug til lengri tíma litið, hvorki með hliðsjón af fjárhagslegum né tæknilegum þáttum. Að mati LHG er talið hagkvæmast til lengri tíma litið að kaupa tvær þyrlur. Kaupverð á tveimur frambærilegum Super Puma þyrlum gæti verið um 30 milljónir USD (til hliðsjónar er tryggingarverðmæti á TF GNÁ 15,5 milljónir USD). Leiguverð á GNÁ er 210.000 USD og tilboð varðandi leigu síðasta haust á þriðju þyrlunni var upp á 132.000 USD (eldri og aðeins lakari þyrla en GNÁ). Árleg leiga næmi því um 4,1 milljón USD og á 8 árum væri búið að greiða upp verðmæti tveggja þyrlna.

Tekið er fram að í fyrirliggjandi fjárhagslegum áætlunum NAWSARH-verkefnisins er búist við að rekstur hinna nýju og fullkomnu björgunarþyrla verði ódýrari en núverandi rekstur gömlu Sea King björgunarþyrlanna. Jafnframt er gert ráð fyrir að heildarrekgjöld verði verulega lægri en sá reiknaði ávinningur, sem almennt felst í björgun mannlífa.

Framtíðarlausn

Tillaga:

Lagt er til að haldið verði áfram samstarfinu við Noreg á grundvelli samnings frá 2007 þannig að Ísland skuldbindi sig til þess að kaupa **3 stórar langdrægar björgunarþyrlur** á grundvelli sameiginlegs útboðs.

eða

Lagt er til að haldið verði áfram samstarfinu við Noreg á grundvelli samnings frá 2007 þannig að Ísland skuldbindi sig til þess að festa kaup á **einni nýrri björgunarþyrlu**, sem gæti t.d. komið til afgreiðslu á árunum 2018-2020, **en tryggja sér jafnframt kauprétt (Purchase Option) á tveimur til þremur til viðbótar**, sem unnt yrði að breyta í fastar pantanir innan tiltekins árafrests, þegar fjárhagsstaða íslenska ríkisins hefði væntanlega batnað.

Greinargerð:

Þegar litið er til framtíðarlausnar, þ.e. kaup á þremur til fjórum nýjum björgunarþyrlum, er áframhaldandi samstarf Íslands með Noregi án efa heppilegasta kosturinn, bæði hvað varðar upphaflega fjárfestingu, en ekki síður varðandi þá hagræðingu, sem fælist í síðara samstarfi ríkjanna við rekstur þyrlanna, m.a. á sviði þjálfunarmála og viðhaldsþjónustu. Við núverandi

Þróngan fjárhag íslenska ríkisins þarf hins vegar að leita leiða til að halda samstarfinu áfram, t.d. með því að skipta fjárfestingum í viðráðanlega áfanga.

Í fyrirhuguðu sameiginlegu alþjóðlegu útboði Íslands og Noregs, gæti Ísland t.d. ákveðið að festa kaup á einni nýrri björgunarþyrlu, sem gæti t.d. komið til afgreiðslu á árunum 2017-2020, en tryggja sér jafnframt kauprétt (Purchase Option) á tveimur til þremur til viðbótar, sem unnt yrði að breyta í fastar pantanir innan tiltekins árafrests, þegar fjárhagsstaða íslenska ríkisins hefði væntanlega batnað.

Ef gert er ráð fyrir að hver fullbúin ný björgunarþyrla gæti kostað um 6 milljarða ISK þyrfti við framangreinda tilhögun að fjárfesta um **1,2** milljarða ISK fyrir lok ársins **2013** (20% upphafsgreiðsla fyrir þyrlu nr. 1), **2,4** milljarða ISK árið **2017**, þegar kauprétti á tveimur þyrlum yrði breytt í fasta pöntun (20% upphafsgreiðslur), **4,8** milljarða ISK árið **2018** (80% lokagreiðsla fyrir þyrlu nr. 1), og að lokum **9,6** milljarða ISK árið **2020** (80% lokagreiðslur fyrir þyrlur nr. 2 og 3), - samtals fjárfesting upp á **18** milljarða ISK.

Lágmarks skuldbinding Íslands í sameiginlegu útboði með Noregi og með rammasamningi, yrði þannig kaup á einni þyrlu (allt að 6,0 milljarðar króna) til afhendingar 2017 - 2020, t.d. 2018 sem þýðir útgjöld sem nemur 1.2 milljörðum króna á árinu 2013 og útgjöld sem nema allt að 4.8 milljörðum króna á árinu 2017/2018. Kaupréttur og áætlun Íslands er um kaup á 1 - 2 þyrlum til viðbótar með pöntun/staðfestingu og afhendingu sem rúmast innan samningstímans. Heimilt væri að leysa viðbótarþörf með öðrum hætti s.s. með leigu eða kaupum á notuðum þyrlum.

Þar sem Norðmenn hafa óskað eftir skýrri afstöðu af Íslands hálfu um hvort framhald yrði á samstarfi Noregs og Íslands sem stofnað var til með samningi dómsmálaráðherra landanna í nóvember 2007 er lagt til að Norðmönnum verði tilkynnt að Íslendingar muni halda áfram samstarfi við Norðmenn á grundvelli samstarfssamningsins frá nóvember 2007 og að Íslendingar hyggist festa kaup á einni nýrri björgunarþyrlu, sem gæti t.d. komið til afgreiðslu á árunum 2018-2020, en tryggja sér jafnframt kauprétt (Purchase Option) á tveimur til þremur til viðbótar, sem unnt yrði að breyta í fastar pantanir innan tiltekins árafrests.

Stýrihópur um öflun stórra langdrægra björgunarþyrla í samræmi við samstarfssamning við dómsmálaráðherra Norðmanna dags. 30. nóvember 2007 er skipaður fulltrúum innanríkisráðuneytisins, fjármálaráðuneytisins og Ríkiskaupa. Stýrihópurinn að frátöldum fulltrúa fjármálaráðuneytisins og ráðgjafarnefndin eru sammála um þá tillögugerð sem hér er sett fram og mælir með því að málið sé lagt fyrir ríkisstjórn til ákvörðunar. Jafnframt er lögð áhersla á að tryggja verði umsýslukostnað vegna verkefnisins á grundvelli samstarfs- og kostnaðaráætlunar.

* * * *

Áætlun um þátttöku í samstarfi við norðmenn.

Tímabundin starfsdvöl sérfræðinga í Noregi	2. m.kr.
Gert er ráð fyrir ferðakostnaði sérfræðinga/ starfsmanna LHG og Ríkiskaupa vegna tímabundinna starfsheimsókna til Stavanger – höfuðstöðva þyrluverkefisins.	
Sérfræðikostnaður aðkeypt þjónusta	2.5 m.kr.