

Samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneytið

Ábmr.: **FS** Fskj.:

Mótt.: **28. SEP. 2010**

Málal.: **5.2**

Málsnr.: / SAM **09100088**



FLUGMÁLASTJÓRN ÍSLANDS
Icelandic Civil Aviation Administration

Skógarhlíð 12
105 Reykjavík
Ísland/Iceland

sími/tel. +354 569 4100
fax +354 562 3619
www.caa.is

Samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneytið
Hr. Ögmundur Jónasson,
ráðherra
Hafnarhúsinu Tryggvagötu
150 REYKJAVÍK

Tilv. yðar

Dags.

Tilv. vor
FMS10090027
Bréfalykill:
500

Dags.
24. september 2010

Efni: Varðandi skráningu flugvéla E.C.A.

Vísað er til bréfs Samgöngu- og sveitastjórnarráðuneytisins, dags. 31. ágúst sl. Í bréfinu leggur ráðuneytið til að Flugmálastjórn Íslands hefji nú þegar undirbúningsvinnu vegna skráningar flugvéla í samræmi við umsókn E.C.A. program Limited. Í bréfinu koma einnig fram nokkur atriði sem ráðuneytið telur nauðsynlegt að hafa til hliðsjónar við undirbúningsvinnuna.

Flugmálastjórn Íslands vill taka að fran að ekki liggur fyrir formleg umsókn frá fyrirtækinu. Í raun er ekki hægt að leggja inn umsókn um skráningu og útgáfu lofthæfiskirteina fyrir Sukhoi SU-30 herþotur enn sem komið er þar sem núgildandi reglur ná ekki yfir slík loftför. Að auki er æskilegt að slík umsókn komi frá íslenskum lögaðila til að tryggja lögsögu Íslands og eftirlit með starfrækslu loftfaranna.

Eins og kynnt var með bréfi Flugmálastjórnar Íslands til ráðuneytisins dags. 19. febrúar sl. liggur fyrir skýrsla „Registration and operation of military aircraft on the civil register- Feasibility study“ þar sem gerð er grein fyrir ýmsum skilyrðum sem þarf að fullnægja til að unnt sé að skrá þau loftför sem hér um ræðir og hefja starfrækslu þeirra. Stofnunin minnir á að skýrslan er trúnaðarmál gagnvart E.C.A. en bendir jafnframt á að það sé bagalegt að E.C.A. skuli ekki veita heimild til að gera skýrsluna opinbera þegar kemur að opinberri umræðu um hugsanlega starfsemi þeirra. Flugmálastjórn Íslands hefur ekki enn sem komið er hafið frekari gagnaöflun eða greiningu á verkefninu enda þyrfti að ráða til þess sérstakan starfsmann eða kaupa að vinnu vegna þessa. Flugmálastjórn telur þó að unnt sé að gera nánari grein fyrir nokkrum atriðum sem fram koma í bréfi ráðuneytisins með þeim upplýsingum sem eru þegar til staðar.

- Varðandi mögulega aðkomu annarra ríkja að verkefninu þá hefur ekkert ríki lýst sig reiðurbúið að aðstoða við verkefnið enda hefur ekki verið leitað eftir því með formlegum hætti. Reglur sem gilda um slíka flugstarfsemi eru ekki samræmdar á milli ríkja og eru ýmist ekki til, eða útfærðar með sérstökum hætti eftir því sem við á. Þar sem um slíka starfsemi er að ræða er í ýmsum tilvikum nauðsynlegt að koma á tengingu við hernaðaryfirvöld viðkomandi ríkis um útfærslu eftirlits og um starfsemina almennt.
- Reynsla og þekking á rekstri og eftirliti með loftförum eins og Sukhoi SU-30 er ekki til staðar á Íslandi. Slíkrar þekkingar yrði að afla erlendis. Ekki er til þess vitað að umrædd loftför séu á borgaralegri skrá í öðrum ríkjum.
- Íslensk yfirvöld myndu bera ábyrgð á loftförum E.C.A. við æfingar utan íslenskrar lofthelgi eins og almennt er með önnur borgaralega skráð loftför. Þess vegna telur Flugmálastjórn nauðsynlegt að tryggja með samningum að öll starfræksla loftfaranna væri skilgreind með þeim hætti að þau væru á ábyrgð þess ríkis þar sem loftförin væru notuð til æfinginga. Hinsvegar getur sú staða komið upp að einstök ríki ákveði einhliða að breyta stöðu loftfars úr borgaralegu í ríkisloftfar og þar með væri loftfarið alfarið á ábyrgð íslenskra yfirvalda.
- Um viðbrögð alþjóðaflugheimsins má gera ráð fyrir ólíkum skoðunum. Líklegt er að óskað verði upplýsinga um hvernig staðið er að málum hér á landi, sérstaklega þar sem flugher hefur ekki verið starfræktur af íslenskum yfirvöldum. Ef staðið væri þannig að þessu verkefni að útkoman yrði umdeild gæti orðspor Íslands í flugheiminum skaðast. Því væri mikilvægt að vanda allan undirbúning.

- Engin leið er fyrir Flugmálastjórn að segja fyrir um hvort einhver ríki í Evrópu kynnu að hafna beiðni um yfirflug og landingu á þessu stigi málsins. Ástæðan er sú að fyrirhuguð starfræksla tengist hernaði og stefna einstakra ríkja á því sviði kæmi væntanlega fram í ákvörðunum þeirra varðandi slíkar beiðnir.
- Ekki liggja fyrir upplýsingar til að unnt sé að meta hávaða frá umræddum loftförum án nánari athugunar. Þó má gera ráð fyrir að hávaðastig sé svipað frá þessum loftförum eins og öðrum herþotum sem starfræktar hafa verið á Keflavíkurflugvelli. Hávaðamildandi aðgerðum má beita við starfrækslu vélanna en hafa ber í huga að það skerðir afkastagetu þeirra.
- E.C.A. mun þurfa að afla sér losunarheimilda fyrir koltvísýring á markaði skv. viðskiptakerfi með losunarheimildir (ETS).
- Um það hvort E.C.A. geri í umsókn sinni ráð fyrir að starfa fyrir ríki Atlantshafsbandalagsins þá hefur ekki verið útilokað við umfjöllun málsins af hálfu E.C.A. að einnig verði leitað á önnur mið með markaðssetningu starfseminnar. Eins og áður segir þá liggur ekki fyrir formleg umsókn hvað þetta varðar.

Önnur álitamál sem geta komið upp í tengslum við verkefnið eru nokkur og má þar nefna:

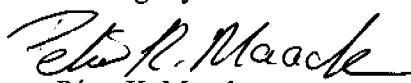
- Benda má á að gert er ráð fyrir að nýtt reglugerðarumhverfi Evrópubandalagsins taki gildi á vormánuðum 2012 sem tekur á öllum þáttum og tegundum atvinnurekstrar borgaralegra loftfara. Ekki er fyrir séð hvort og þá hvaða áhrif þessar reglur muni hafa á fyrirhugaðan rekstur E.C.A.
- Flugmálastjórn hefur nefnt þann möguleika við forsvarsmenn E.C.A. að kanna möguleika á skráningu í ríki þar sem reynsla er af rekstri herþotna enda þarf skráning hér á landi ekki endilega að vera forsenda fyrir nýtingu mannvirkja á Keflavíkurflugvelli undir starfsemina. Nær jafn mörg störf ættu að skapast við starfsemina hér á landi þótt þoturnar væru skráðar í öðru ríki.
- Flugmálastjórn telur að nokkur óvissa ríki varðandi fjölda og eðli flugtengdra starfa sem starfsemin gæti skapað á Íslandi. Ástæður þessa eru þær að í viðræðum við E.C.A. hefur komið fram að fyrirhugað er að viðhald umræddra loftfara muni að talsverðum hluta fara fram í öðru ríki auk þess sem ólíklegt verður að teljast að íslenskir flugmenn kæmu í upphafi til með að starfa fyrir E.C.A.
- Huga þarf sérstaklega að ábyrgð varðandi rannsóknir á hugsanlegum flugslysum og alvarlegum flugatvikum. Slíkar rannsóknar eru að óbreyttu á ábyrgð skráningarríkis og kanna þyrfti getu Rannsóknarnefndar flugslysa til að rannsaka slíka atburði.

Í blaðaskrifum að undanfögnu hefur verið gefið í skyn að Flugmálastjórn viti ekki af starfsemi af slíku tagi í öðrum ríkjum með borgarlegum loftförum. Það er ekki rétt eins og fram kemur í framangreindri skýrslu. Til viðbótar er rétt að upplýsa að flugmálayfirvöld þeirra ríkja sem heimila slíka starfsemi gera gjarnan samning við viðkomandi hernaðaryfirvöld þess ríkis að annast hluta af eftirlitinu með slíkum loftförum enda þekkja þau til starfrækslu þessarra loftfara sem eru í eðli sínu herþotur. Hins vegar er ekki vitað af starfsemi með Sukhoi SU-30 herþotum í öðrum ríkjum.

Í tengslum við þetta verkefni þá liggur fyrir að kostnaður við þróun á kröfum sem um loftförin eiga að gilda og starfrækslu þeirra hleypur á tugum milljóna. Flugmálastjórn mun ekki geta hafist handa við slíka vinnu fyrr en fyrir liggur sérstök fjárveiting. Flugmálastjórn hefur enga sérfræðinga á þessu sviði í dag og óvíst er hvar þá er að finna. Ekki verður auglýst eftir þeim fyrr en fjárveiting liggur fyrir. Sérfræðingar stofnunarinnar eru uppteknir í öðrum verkefnum og geta ekki komið þessu verkefni að óbreyttu.

Hafa ber í huga að Flugmálastjórn á ekki í samstarfi við önnur ríki á því sviði sem verkefnið fellur undir og það samrýmist illa hefðbundnum verkefnum borgaralegra flugmálayfirvalda. Verkefnið felur í sér mikla skörun á borgarlegum og hernaðarlegum málefnum og lausnum sem gerir það sérstakt og flókið. Reynsla af sambærilegum verkefnum er ekki til staðar á Íslandi. Þeirrar þekkingar er væntanlega unnt að afla ef fjármunir og vilji er fyrir hendi en sá tími sem það tæki mælist fremur í árum en mánuðum.

Virðingarfyllst



Pétur K. Maack
flugmálastjóri