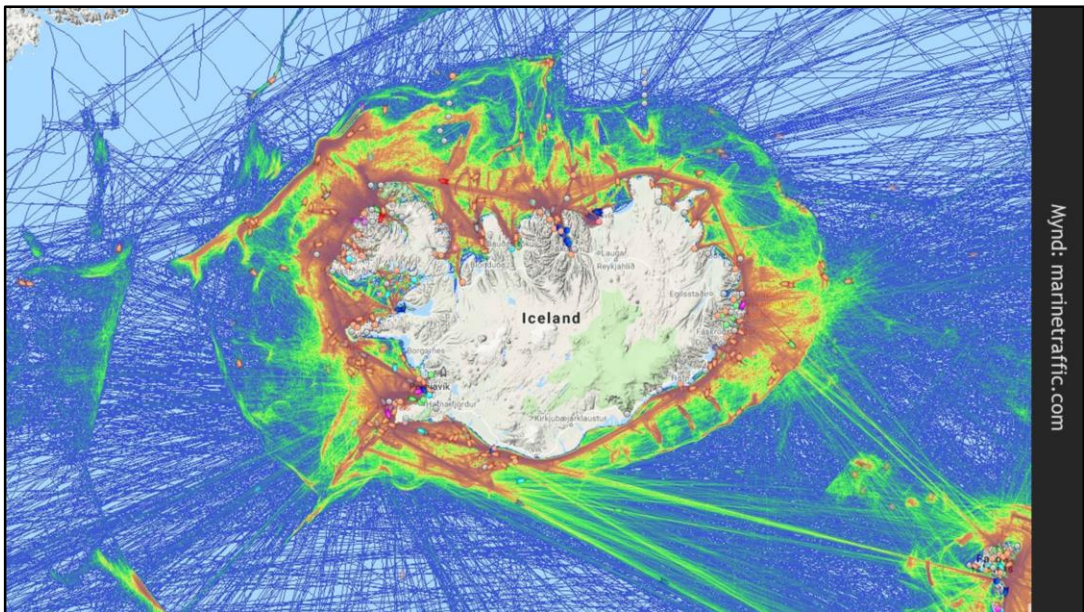




LANDHELGISGÆSLA ÍSLANDS  
ICELANDIC COAST GUARD

ÖRYGGI  
ÍSLENSKRA  
HAFSVÆÐA



Undanfarinn áratug hefur tækni- og loftslagsþróun í heiminum leitt til aukinnar flug- og skipaumferðar um Norður-Atlantshaf. Meiri áhugi er á norðurslóðum og þeim tækifærum sem hér leynast.

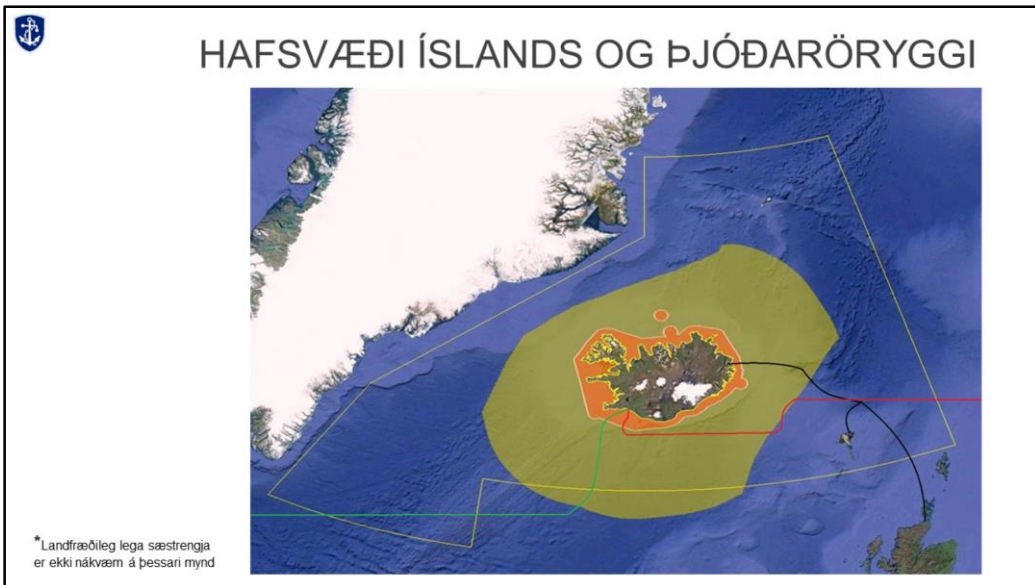
Sú stofnun sem ber ábyrgð á því að fylgjast með og bregðast við þessari umferð er Landhelgisgæsla Íslands. Staða Landhelgisgæslu Íslands er um margt sérstæð á heimsmælikvarða, en helst vegna eftirfarandi:

- 1) Landhelgisgæslan sinnir verkefnum sem víðast hvar erlendis deilast á milli strandgæslu og hers landsins.
- 2) Flest ríki sem Ísland ber sig saman við búa í töluvert meiri nálægð við nágrannaríki sín og deila smærri hafsvæðum eins og t.d. í Eystrasalti. Þar með verður öll samvinna hraðari og samnýting búnaðar auðveldari.
- 3) Í þessum ríkjum er einnig gjarnan iðnaður, t.d. olíuiðnaður, sem rekur skip og flugför sem hægt er að leita til við neyðaraðstæður.

Ekkert af þessu á við á Íslandi.

Þegar hugmyndir um Alþjóðlega Björgunarmiðstöð á Íslandi kviknuðu, voru mögulega væntingar um það að vinveitt nágrannaríki myndu leggja okkur lið í því stóra verkefni sem það er að gæta hinna miklu hafsvæða umhverfis Ísland. Raunin var hins vegar sú að þau eiga fullt í fangið með eigin hafsvæði og hafa sum hver viðurkennt ákveðna vanrækslu á eftirlits- og viðbragsgetu sinni á norðurslóðum.

Það er því alveg ljóst að Ísland situr uppi með ábyrgðina á eigin yfirráðasvæðum og þarf að axla hana. Erlent samstarf og samvinna er mjög virk og góð, en það verða að vera ákveðnar grunnstoðir fyrir hendi í landinu. Hugmyndin um hinn íslenska viðbragðsklassa er liður í því.



Af hverju er eftirlit á hafi og lofti svo mikilvægt okkur Íslendingum?

Við erum eyja og hingað kemur ekkert nema það berist yfir sjó eða loft. Vel yfir 90% af efnahag landsins byggir á sjónum. Við þurfum þess vegna að sjá hvað er í lögsögunni og hverjir eru at athafna sig þar. Staðsetning landsins og hafið umhverfis það, sem er okkar helsta varnarvirki, er á sama tíma okkar helsta áskorun – því þó svæðið haldi ýmsu óvelkomnu í skefjum, þá er það okkar, Landhelgisgæslunnar, að vakta og verja.

Við höfum ábyrgðarhlutverk á hafsvæðum sem eru margfalt stærri en landið:

Efnahagslögsagan er meira en sjö sinnum stærri en Ísland og leitar- og björgunarsvæðið er 1,9 milljón ferkílómetrar, eða nítján sinnum stærra en landið.

Hvað er á þessum svæðum sem vert er að gæta m.t.t. þjóðaröryggis:

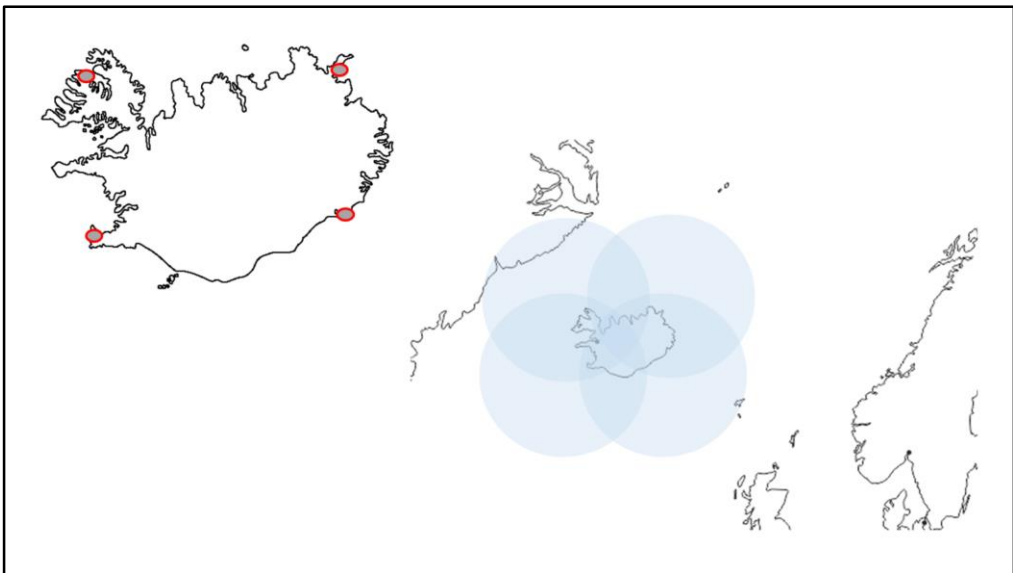
1. auðlindir sem eru undirstaða lífsskilyrða landsins
2. sæstrengir sem halda uppi fjarskiptum við umheiminn
3. flug- og siglingaleiðir þar sem flutt eru nauðsynleg aðföng
4. 12 sjómílna landhelgi umhverfis landið, sem eru hin eiginlegu landamæri Íslands
5. Og 4.800 kílómetra strandlengja.

Sterk eftirlitsgeta er fyrirbyggjandi, styður við björgunaraðgerðir, mengunarvarnir, löggæslu og öryggisvarnir. Og þess má geta að Schengen samstarfið á ekki við um siglingar á hafi.

Hvernig höfum við farið að hingað til?

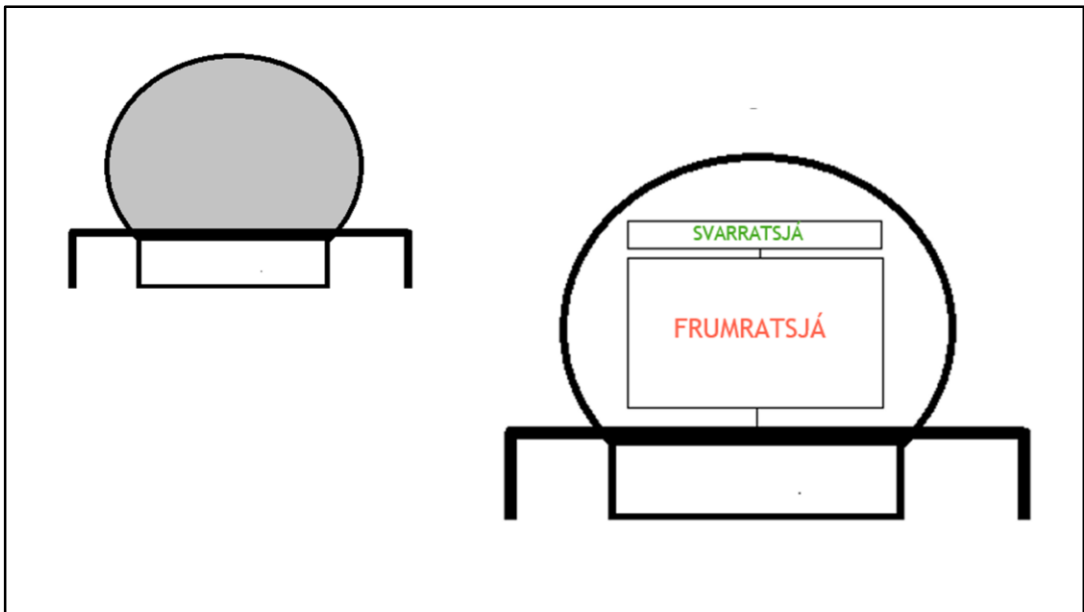
Stjórnstöð Atlantshafsbandalagsins á öryggissvæðinu á Keflavíkflugvelli sem rekin er af Landhelgisgæslunni hefur eftirlit með flugumferð, vinnur upplýsingar innan loftrýmiseftirlitssvæðis bandalagsins og hefur til viðbótar aðgang að umferð ríkisfara á hafi og neðansjávar.

Stjórnstöð Landhelgisgæslunnar í Reykjavík hefur eftirlit með umferð á hafi.



Eftirlits- og stjórnkerfi Atlantshafsbandalagsins hér á landi er tengt við fjórar ratsjár- og fjarskiptastöðvar sem nema flugumferð og upplýsingakerfi Atlantshafsbandalagsins.

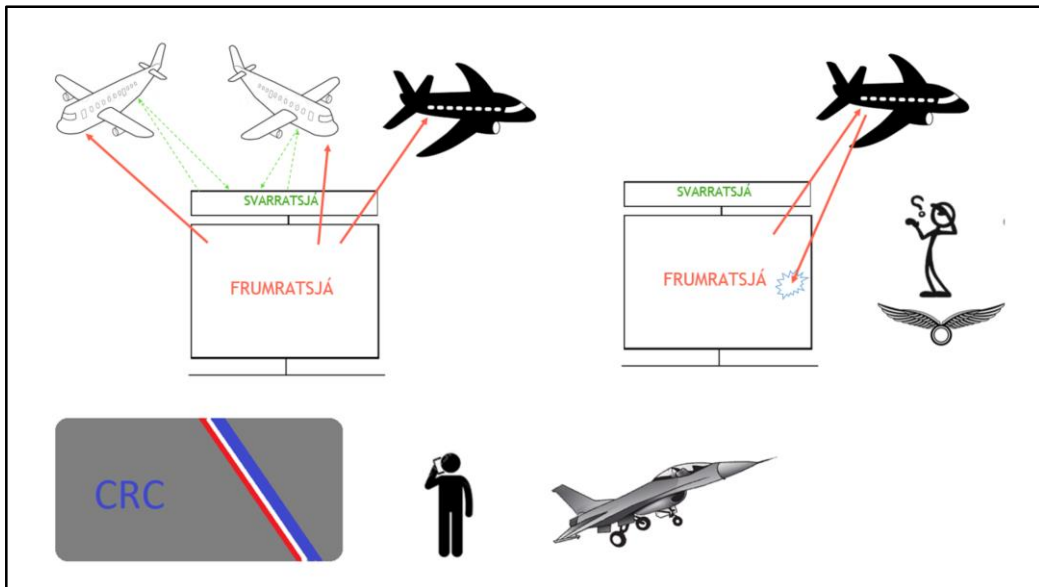
Gögnin sem unnin eru hér á landi verða síðan hluti af sameiginlegri rauntímamynd Atlantshafsbandalagsins fyrir öll aðildarríkin.



Inni í hverri ratsjárstöð eru tvö ratsjárkerfi, annars vegar frumratsjá og hins vegar svarratsjá.

Svarratsjárkerfið tekur við merkjum frá almennri flugumferð og er grunnur að flugleiðsögukerfi Isavia.

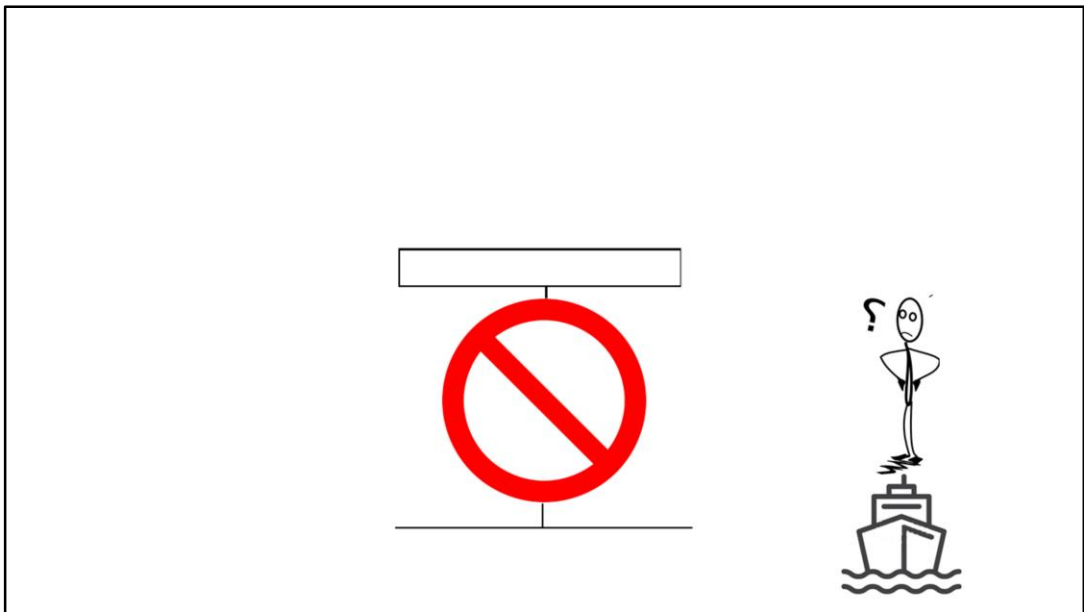
Frumratsjárkerfið sendir hins vegar út geisla sem nema fljúgandi fyrirbæri óháð svarmerki.



Ef vart verður við flugumferð sem sendir ekki merki í svarratsjána, þá er það ákvörðun Atlantshafsbandalagsins hvort farið verði í frekari eftirgrennslan t.d. loftrýmisgæslu með orrustuþotum.

Loftrýmisgæsla er alla daga ársins í öllum aðildarríkjum Atlantshafsbandalagsins nema hér á landi þá er hún almennt aðeins þrjú mánuði á ári. Utan þess tíma er það ákvörðun bandalagsins hvort sendar eru orrustuþotur frá t.d. Bretlandi eða Noregi.

Svona fer loftrýmisefirlit fram. En hugum nú að hafsvæðaeftirliti.

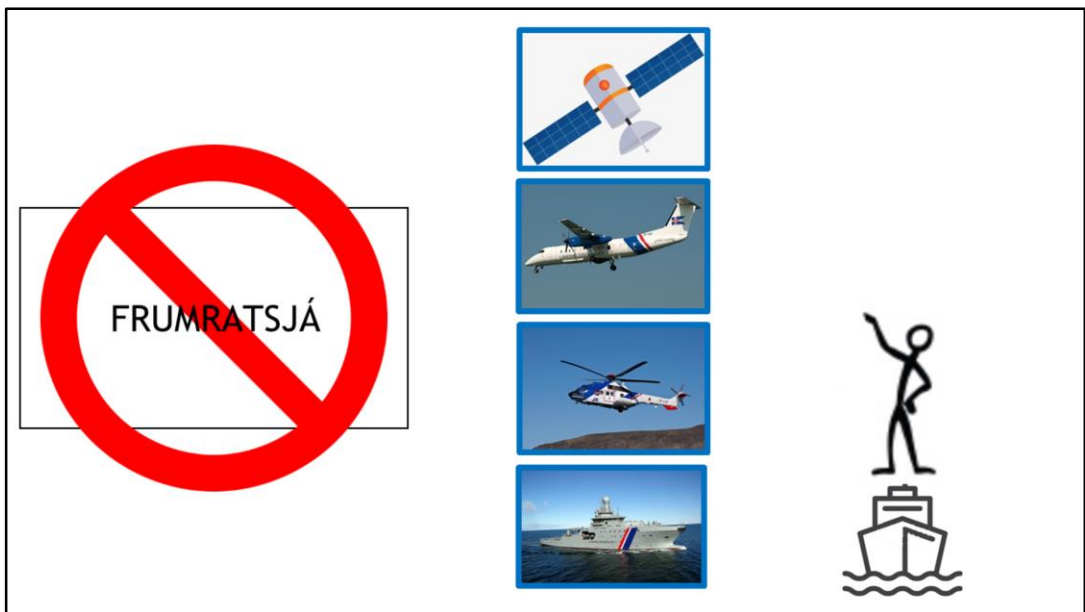


Þegar kemur að eftirliti með hafsvæðum vandast málið. Mikið og öflugt eftirlit er með þeim fleyjum sem senda frá sér merki (virkar svipað og svarratsjáin), en því miður er ekki til neitt sambærilegt við frumratsjá sem kemur auga á þau skip sem senda ekki frá sér merki. Í dag og til næstu framtíðar er eftirlit úr lofti raunhæfast.



Sjálfvirka auðkenningakerfið, AIS, sem í dag er rekið af Neyðarlínunni, er með landstöðvar og endurvarp víðsvegar á íslensku strandlengjunni. Stjórnstöð Landhelgisgæslunnar í Reykjavík berst einnig merki frá íslenskum skipum í gegnum eftirlitskerfi skipaumferðar, VMS og gervitungl. En stjórnstöðinni berast ekki upplýsingar um þá sem velja að slökkva á slíkum sendingum eða ber ekki skylda til að senda þær.





Hvernig getum við fylgst með ÞEIM siglingu?

Við erum ekki með frumratsjár enda hafa þær afar takmarkaða getu yfir sjó, en við höfum auðvitað úrræði. Þessi fjögur úrræði púsla saman mynd af því sem fram fer á hafsvæðum Íslands:

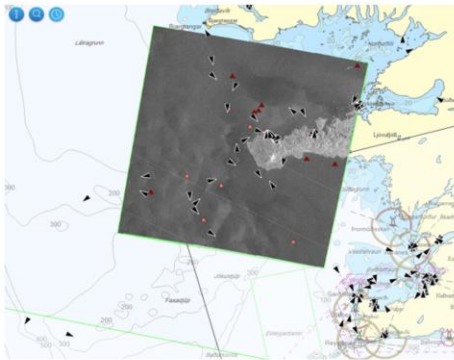
- 1) Gervitunglamyndir
- 2) Eftirlitsflugvélin, TF-SIF, sem er óneitanlega mikilvægasti hlekkurinn
- 3) Þyrlur LHG
- 4) Varðskip

Það er því töluvert flóknara að fylgjast með umferð á hafi en í lofti, en við höfum gott kerfi, sem er sambærilegt við kerfi nágrannaþjóða okkar og þessi fjögur úrræði ættu að geta skilað okkur öflugri rauntímamynd af því sem er að gerast á íslenskum hafsvæðum.

En hvað er þá vandamálið? Takmarkanir á rekstri þessara eininga þýðir að á hverri stundu vantar stór og mikilvæg púsl í myndina. Eftirlit og viðbragð er þ.a.l. of gisið og hér er ástæðan.



## GERVITUNGLAMYNDIR



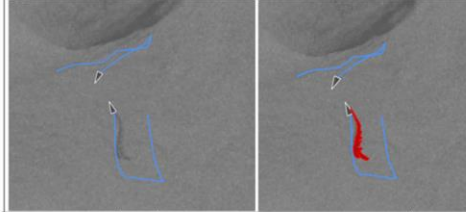
OS_1606100011_1	A	027° 46' 40.31" W / 065° 34' 48.58" N	2016-06-10 08:32:01
-----------------	---	---------------------------------------	---------------------

At 08:49, Icelandic Coast Guard received an Oil Spill Warning through CSN of a possible on-going oil spill from a specified possible source.

The Icelandic Coast Guard Maritime Surveillance Aircraft (MSA) TFSIF was tasked to investigate. At 11:50, the MSA investigated in-situ but nothing was observed.

TFSIF contacted the identified fishing vessel, which reported a minor mishap caused by a failure of the hydraulic system, which resulted in loss of hydraulic oil on the deck and into the sea.

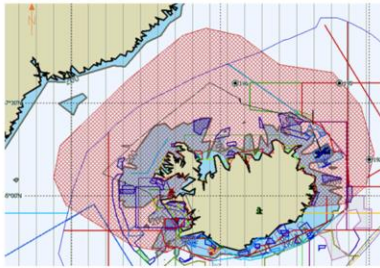
The leak was fixed and vessel and deck cleaned.



Landhelgisgæslunni berast gervitunglamyndir frá Siglingaöryggisstofnun Evrópu EMSA. Annars vegar CleanSeaNet mengunarmyndir (ca. 20 á mánuði) sem sýna mögulega olíuflekki á hafi og hins vegar löggæslumyndir úr Copernicus (ca. 50 á mánuði) sem sýna endurvörp á hafi sem ekki sjást í ferilvöktun. Endurvarp á löggæslumynd sem ekki er í ferilvöktun gæti gefið ábendingar um ólöglega/óeðlilega umferð skipa, sem slökkt hafa á ferilvöktun. Slík skip þarf að skoða nánar og athuga hvers eðlis athafnir þeirra er, t.d. hvort um smygl eða ólöglegar veiðar er að ræða. Myndirnar berast Landhelgisgæslunni um það bil hálf tíma eftir að þær eru teknar. Í skilmálum EMSA fyrir móttöku CleanSeaNet myndanna er skýrt kveðið á um að eftirfylgni sé á ábyrgð strandríkis. EMSA mælir með að vettvangsskoðun fari fram innan þriggja klukkustunda komi eitthvað athugasvert fram á myndum. Vettvangsskoðun fer aðallega fram úr flugvélinni TF-SIF. Eftirlit með gervitunglum skilar einungis árangri sé hægt að bregðast við með eftirfylgni loftfara eða skipa.



# FLUGVÉLIN TF-SIF



LÖGBUNDINERKEFNI LANDHELGISGÆSLUNNAR	VIÐBRAGÐSGETA
1. Öryggisgæsla á hafinu í samræmi við alþjóðlegar skuldbindingar Íslands, samninga við önnur ríki og ákvæði laga.	verulega skert
2. Löggæsla á hafinu, þ.m.t. fiskveiðieftirlit og aðstoð við löggæslu á landi í samvinnu við ríkislögreglustjóra og lögreglustjóra.	verulega skert
3. Leitar- og björgunarþjónusta við sjófarendur, skip og önnur farartæki á sjó	skert
4. Leitar- og björgunarþjónusta við loftför.	skert
5. Leitar- og björgunarþjónusta á landi.	lítillega skert
6. Aðkallandi sjúkraflutningar í samvinnu við aðra björgunaraðila.	skert
7. Aðstoð við almannavarnir.	verulega skert
8. Aðstoð, þegar eðlilegar samgöngur bregðast, svo sem vegna hafiss, snjóalaga, ofviðra eða náttúruhamfara.	skert
9. Eftirlit á hafinu samkvæmt lögum um siglingavernd og öðrum sambærilegum lögum.	verulega skert
10. Að tilkynna um, fjarlægja eða gera skaðlaus reköld, tundurdufl, sprengjur eða aðra hluti sem sjófarendur getur stafað hættu af auk sprengjueyðingar á landi.	lítillega skert

Flugvélin TF-SIF er öflugasta eftirlits- og löggæslutækið til borgaralegs eftirlits á stórum hluta norðurslóða. Flugvélin getur skannað alla lögsöguna í þremur flugum (Sjá rautt net á mynd - sýnir eitt flug) – Allir kassarnir og skyggðu svæðin sem sjást á þessari mynd eru sérstök löggæslusvæði. Þar gilda ýmsar takmarkanir, t.d. vegna fiskveiða, og þeim fylgist flugvélin sérstaklega með.

Samkvæmt áhættugreiningu sem Landhelgisgæslan gerir í hvert sinn sem búnaður er leigður úr landi, kom í ljós að fjarvera flugvélarinnar skerðir viðbragðsgetu stofnunarinnar í öllum lögbundnum verkefnum hennar. Flugvélin hefur að meðaltali verið aðgengileg á íslenskum hafsvæðum aðeins um hálf tölur undanfarin ár.

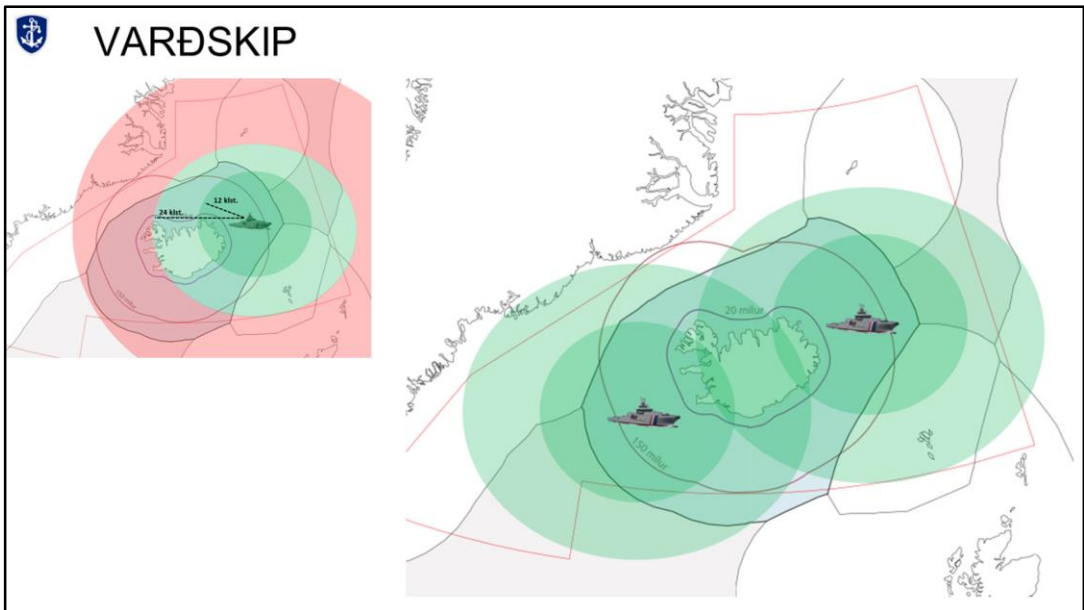


En til hvers þarf flugvél ef við erum með þyrlur?

Þyrlur hafa takmarkaða eftirlitsgetu þar sem þær fljúga lægra, fara hægar yfir og komast ekki jafn langt og flugvél. Þyrlur eru alla jafna ekki notaðar til eftirlitsflugs, heldur í tilteknar aðgerðir.

Álag hefur aukist mjög á stjórnstöð og aðgerðasvið Landhelgisgæslunnar undanfarin ár vegna aukinna útkalla, ekki síst inn til landsins, og nú hefur verið tekin ákvörðun um að bæta við 6. þyrluáhöfninni við til að bregðast við því. Það er mjög mikilvægt skref í átt að auknu viðbragði.

Samkvæmt verklagsreglum sem byggja á alþjóðlegum stöðlum er þyrlubjörgun með einni þyrlu aðeins möguleg út að 20 sjómílum frá landi (fjólublái rammi). Með tveimur þyrlum, allt að 150 sjómílur frá landi (vínrauði rammi) og með tveimur þyrlum og flugvél er þyrlubjörgun möguleg í allri lögsögunni og eftir aðstæðum út á ytri mörk leitar- og björgunarsvæðisins.



Í dag eru tvö varðskip í rekstri, Þór og Týr, en einungis annað þeirra er við eftirlit hverju sinni. Þriðja varðskipið, Ægir, hefur ekki verið gert út um lengri tíma vegna fjárskorts og við stöndum frammi fyrir því að þurfa að taka ákvörðun um hvort hann verði sendur í brjotajárn eða uppfærður.

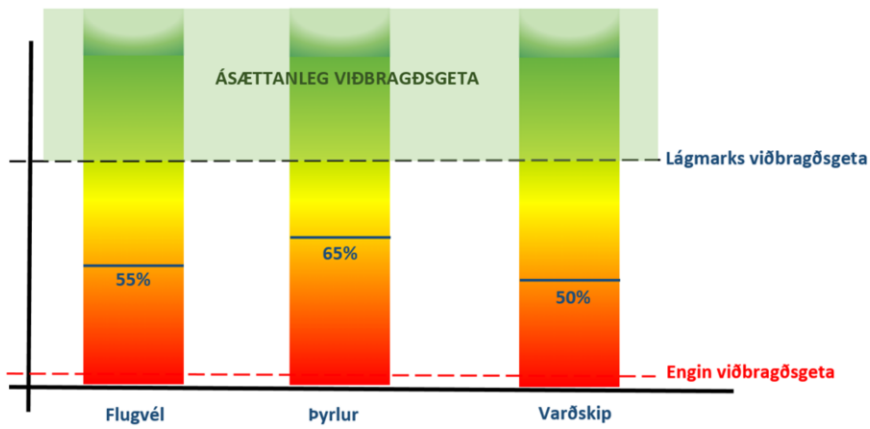
Íslensku varðskipin eru einu dráttarskipin í íslenskrri lögsögu sem hafa burði til að draga stór vélarvana skip. Sé skipið staðsett út af Langanesi, tekur það allt að 48 klst. að bregðast við atburði við Reykjanes. Sá tími dregur verulega úr líkum á farsælli björgun.

Stór flutninga- og olfuskip sem sigla milli heimsálfa eru daglega á leið gegnum suðurhluta íslenskrar efnahagslögsögu. Verði slíkt skip vélarvana er hætt á því að það reki á sker eða upp að strönd á Íslandi á fáeinum sólarhringum og valdi hér skaða.

Með því að hafa aftur tvö varðskip á sjó má ná viðbragðstíma undir 12 klst. í meirihluta lögsögunnar og undir sólarhring í meirihluta leitar- og björgunarsvæðið.



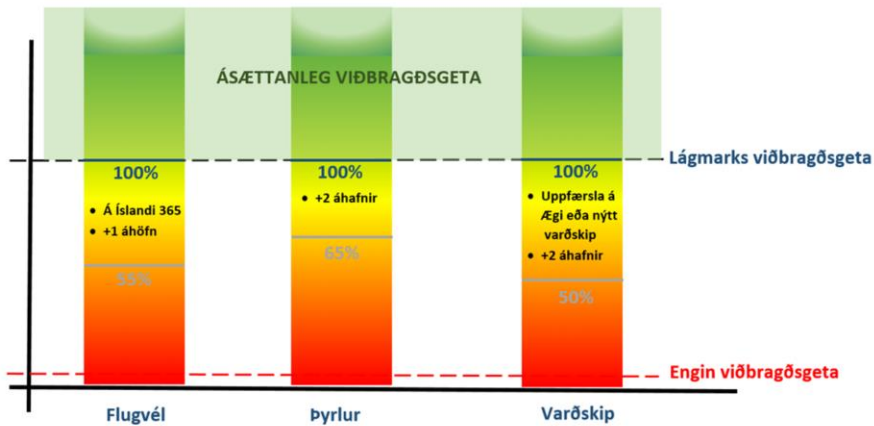
## LÁGMARKSVIÐBRAGÐSGETA



Farið hefur fram greining á eftirlits- og viðbragðsgetu Landhelgisgæslunnar. Niðurstaða hennar er að sú lágmarksgeta sem þarf að vera til staðar til að stofnunin geti sinnt lögbundnu hlutverki sínu gagnvart íslenskum lögum og alþjóðlegum samningum er ekki uppfyllt.



## ÁSÆTTANLEG VIÐBRAGÐSGETA

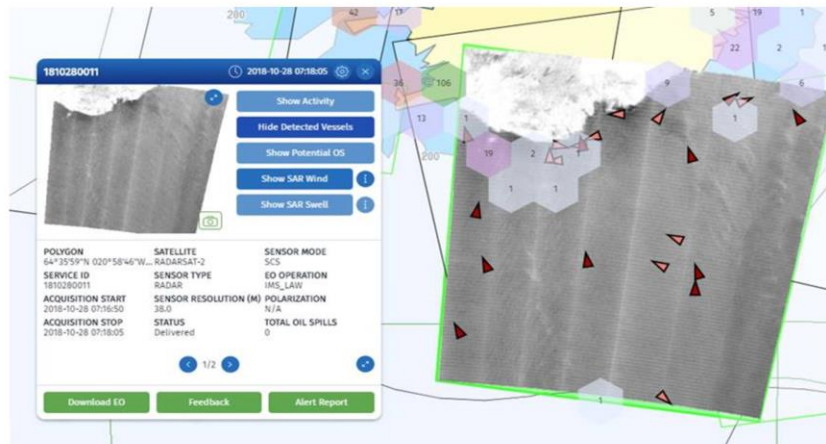


Hvað þarf til að koma viðbragðsgetu Landhelgisgæslunnar í ásættanlegt form?

- Flugvélin TF-SIF þarf að vera á Íslandi allt árið. Það þarf að bæta á hana einni áhöfn.
- Við erum með þyrlurnar en það þarf að bæta við 6. og 7. þyrluáhöfnunum svo tvær þyrlur séu tilbúnar í útkall hverju sinni.
- Uppfæra Ægi eða hefja smíði nýs varðskips svo tryggt sé að tvö varðskip geti verið á sjó hverju sinni. Auk þess þarf að bæta við tveimur áhöfnum.



## LANDHELGISGÆSLAN FINNUR FYRIR TAKMARKAÐRI EFTIRLITSGETU



Landhelgisgæslan hefur undanfarin ár fundið fyrir takmarkaðri eftirlitsgetu á íslenskum hafsvæðum. Atvik hafa reglulega átt sér stað sem hefði mátt afstýra eða í það minnsta hefðu krafist nánari skoðunar.

Hér sjáum við t.d. gervitunglamynd sem tekin var í lok október. Á myndinni eru 10 óþekkt endurvörp SA- af landinu á myndsvæði sem er um einn fimmti af efnahagslögsögunni. Miðað við upplausn gervitunglamyndanna var hægt að staðfesta að tvö þeirra væru skip og miklar líkur eru á að hin átta endurvörpin hafi einnig verið skip. Þessi skip voru ekki sjáanleg í ferilvöktun og athafnir þeirra í íslenski efnahagslögsögu þar af leiðandi óþekktar. Landhelgisgæslan gat ekki sent TF-SIF á svæðið til frekari eftirgrennsan þar sem flugvélin var við verkefni erlendis.



## HVAÐ SÆTTUM VIÐ OKKUR VIÐ?

- Eftirlit Landhelgisgæslunnar með íslenskum hafsvæðum er grundvallaratriði í vörnum og öryggi landsins.
- Á íslenskum hafsvæðum geta sjófarendur athafnað sig í lengri tíma án vitneskju Landhelgisgæslunnar.
- Þeir sem hafa áhuga á því, vita þetta.
- Þar með er auðlindum okkar og lífríki hafsins stefnt í hættu, öryggi almennra sjófarenda minna og varnir landsins berskjaldaðri.
- Sú staðreynd breytist ekki fyrr en lágmarksviðbragðsgeta verður tryggð hér á landi.



LANDHELGISGÆSLA ÍSLANDS  
ICELANDIC COAST GUARD

Eftirlit Landhelgisgæslunnar með íslenskum hafsvæðum er grundvallaratriði í vörnum og öryggi landsins. Á íslenskum hafsvæðum geta sjófarendur athafnað sig í lengri tíma án vitneskju Landhelgisgæslunnar. Þeir sem hafa áhuga á því, vita þetta. Þar með er auðlindum okkar og lífríki hafsins stefnt í hættu, öryggi almennra sjófarenda minna og varnir landsins berskjaldaðri. Sú staðreynd breytist ekki fyrr en lágmarksviðbragðsgeta verður tryggð hér á landi.



LANDHELGISGÆSLA ÍSLANDS  
ICELANDIC COAST GUARD

