



LANDHELGISGÆSLA
ÍSLANDS

Fóðurland vort hálft er hafið

ÁRSSKÝRSLA 2003

LANDHELGISGÆSLA ÍSLANDS



Landhelgisgæsla Íslands

Ávarp forstjóra



Í byrjun árs 2003 skipaði dómsmálaráðuneytið nefnd til að fara yfir fjármál Landhelgisgæslunnar. Nefndin hafði til hliðsjónar stjórnsýslu-endurskoðun Ríkisendurskoðunar á skipulagi, verkefnum og rekstri Landhelgisgæslunnar, frá febrúar 2001. Nefndin lauk störfum í lok ársins.

Fyrir þremur árum var sett á laggirnar ráðuneytisstjóranefnd til að yfirfara skipulag björgunarmála á Íslandi. Niðurstaða nefndarinnar var að staðsetja allar björgunarstöðvar í Skógarhlíð 14 í Reykjavík. Landhelgisgæslan lagði til að sett yrði á fót sérstök sjóbjörgunarstjórnstöð, þar sem sameinuð yrði Tilkynningarskylda íslenskra skipa og stjórnstöð Landhelgisgæslunnar í höfuðstöðvum stofnunarinnar að Seljavegi 32 í Reykjavík.

Vaktstöð siglinga varð að veruleika með lögum 20. mars 2003. Með lögnum voru vaktstöðinni fengin ýmis verkefni sem þegar var sinnt í stjórnstöð Landhelgisgæslunnar. Vegna þessa batt Landhelgisgæslan vonir við að stofnuninni yrði fengið það verkefni að setja vaktstöðina upp samhliða stjórnstöð stofnunarinnar. Dómsmálaráðuneytið ákvað að stefnt yrði að því að flytja höfuðstöðvar Landhelgisgæslunnar í Skógarhlíð 14 og reka sameiginlega vaktstöð siglinga og stjórnstöð Landhelgisgæslunnar. Samkvæmt þessari ákvörðun dómsmálaráðuneytisins hefur verið unnið að framgangi málsins.

Frá 1999 hefur Landhelgisgæslan unnið við dýptarmælingar og sjókortagerð á Malavívatni samkvæmt samningi við Þróunarsamvinnustofnunina. Tilgangur samningsins er að hjálpa íbúum landsins til sjálfshjálpar og miðar starfinu vel. Afurðir verksins voru afhentar ráðherrum í Malaví í mars 2003 og mun Landhelgisgæslan fylgjast með þróun mála næstu tvö árin og lengur ef óskað verður.

Hinn 7. apríl gerðu Landhelgisgæslan, Flugmálastjórn, Ríkislögreglustjórnin, Siglingastofnun Íslands, Slysavarnafélagið Landsbjörg og Neyðarlínan með sér samstarfssamning um starfrækslu sameiginlegrar leitar- og björgunarmiðstöðvar sem verður í Skógarhlíð 14 í Reykjavík.

Sjómælingar voru með hefðbundnu sniði 2003 en sjómælingabáturinn Baldur var úti fyrir Austfjörðum allt mælingatímabilið en einnig voru mælingar gerðar frá varðskipinu Ægi. Á grunnsævi kom fjölgeislamælir að góðum notum en Hafrannsóknarstofnun bandaríska sjóhersins hefur lánað Landhelgisgæslunni hann til afnota.

Árið 2003 voru gerð út tvö varðskip í stað þriggja. Fór úthald varðskipanna úr 27 mánuðum í 21 mánuð. Tillögur um minna úthald varðskipanna komu fyrst frá dómsmálaráðuneytinu árið 2000 en vegna eindreginnar óskar Landhelgisgæslunnar var framkvæmd þeirra frestað.

Árið 1994 skipaði Þorsteinn Pálsson, þáverandi dómsmálaráðherra, nefnd til að gera heildarúttekt á skiparekstri Landhelgis-gæslunnar og þörfum með hliðsjón af verkefnum stofnunarinnar. Nefndin lagði til árið 1997 að byggt yrði nýtt 3.000 tonna varðskip fyrir Landhelgisgæsluna. Sama ár var skipuð nefnd til að semja forsendur og hafa umsjón með smíði nýs varðskips undir formennsku undirritaðs. Smíðanefndin var sammála fyrri nefndinni um stærð varðskipsins og vann að undirbúningi á útboði á slíku skipi í samráði við Ríkiskaup. Rætt var um möguleika á að skipasmíðastöð byggði nýtt varðskip með hliðsjón af þörfum Landhelgisgæslunnar sem íslenska ríkið keypti eða leigði í tiltekinn árafjölda.

Í ár hefur útboð nýs varðskips verið undirbúið. Í samráði við dómsmálaráðuneytið hafa danskir sérfræðingar verið fengnir til að aðstoða við útboðslýsingu. Það er síðan ákvörðun stjórnvalda hver framgangur málsins verður. Þess má geta að þegar varðskipið Týr var smíðað 1975 voru stærstu flutningaskipin sem sigldu hér við land um 3.300 tonn en nú er algengt að flutningaskip séu um 20.000 tonn. Varðskipið Ægir, sem var smíðað 1968, er systurskip Týs og eru þau um 1.220 tonn. Varðskipunum Ægi og Tý hefur verið vel við haldið og stendur til á næstu þremur árum að endurbyggja stjórnþall skipanna og betrubæta vistarverur áhafna þeirra. Einnig hefur verið ákveðið að setja nýjar ratsjár í skipin á næsta ári.

Hvað varðar stefnumörkun í málefnum flugdeildar telur Landhelgisgæslan nauðsynlegt að fá nýja flugvél í stað TF-SYN sem er orðin 28 ára gömul. Landhelgisgæslan telur einnig rétt að hafa tvær langdrægar þyrlur og hafa þannig eina þyrlu til vara ef eitthvað fer úrskeiðis hjá hinni þyrlunni langt úti á hafi. Landhelgisgæslan hefur áður reynt að fá Flugmálastjórn til sameiginlegs reksturs á flugflota beggja stofnananna sem Landhelgisgæslan telur mikið hagræði af. Með því móti gætu þessar tvær stofnanir hugsanlega séð um allt björgunar- og sjúkraflug í landinu og jafnvel veitt nágrönnum okkar á Grænlandi mikilsverða þjónustu.

Nætursjónaukar voru teknir í notkun síðla árs 2002 og hafa reynst afar vel. Með tilkomu þeirra hefur verið hægt að fara í flug sem áður hefði verið óframkvæmanlegt. Nætursjónaukarnir hafa valdið byltingu í björgunar- og sjúkraflugi Landhelgisgæslunnar.

Undirritaður hefur lagt það til við dómsmálaráðuneytið að Landhelgisgæslan fari eftir JAR-stöðlum bæði hvað varðar flugrekstur og viðhald loftfara. Það yrði stórt skref í öryggisátt ef þeim áfanga yrði náð.

Í ágúst hélt Landhelgisgæslan árlega ráðstefnu strandgæslustofnana á Norðurlöndum en Norðurlöndin skiptast á að halda hana. Mengunarvarnir á hafinu, söfnun og miðlun upplýsinga um skipaferðir og öryggismál voru þar til umfjöllunar. Á ráðstefnunni gafst fulltrúum hvers lands tækifæri til að kynna nýjungar í starfsemi stofnana sinna og bera saman bækur sínar um sameiginleg málefni.

Löngu er orðið tímabært að endurskoða lög um Landhelgisgæsluna en þau eru frá árinu 1967. Starfsemi stofnunarinnar hefur breyst verulega síðan þá m.a. hvað varðar sjúkraflutninga, sjómælingar, sprengjueyðingu og fleiri verkefni.

Reykjavík, 15. desember 2004

Hafsteinn Hafsteinsson
forstjóri.

Fjármála- og starfsmannasvið

Samkvæmt skipuriti eru meginverkefni fjármála- og starfsmannasviðs að sjá um áætlanagerð, frágang fjárlagatillagna, reikningshald, kostnaðareftirlit, starfsmannamál og útboðsmál.

Nýtt bókhaldskerfi tekið upp

1. janúar 2003 var nýtt bókhalds- og upplýsingakerfi, Oracle, tekið í notkun. Stefnt er að því að allar ríkisstofnanir noti þetta kerfi. Landhelgisgæslan er með fyrstu stofnunum ríkisins til að hefja notkun þess. Yfirfærsla úr bókhaldskerfinu BÁR yfir í nýtt kerfi hafði í för með sér mikla vinnu og álag á starfsfólk sem að þessu kom. Nokkrir hnökrar komu upp strax í byrjun en með haustinu var bókhaldið farið að ganga nokkuð vel fyrir sig. Gert var ráð fyrir því að hafin yrði notkun mannauðskerfis Oracle á árinu en því var frestað um óákveðinn tíma. Aukin áhersla hefur verið lögð á starfsmannastjórnun hjá stofnuninni og til marks um það hefur verið unnið að nýjum starfslýsingum fyrir starfsfólk stofnunarinnar og miðar þeirri vinnu vel áfram.

Rekstrarútkoma ársins 2003

Fjárframlag ríkissjóðs til Landhelgisgæslunnar árið 2003 nam 1.122,1 milljón króna og sértekjur stofnunarinnar 95,6 milljónum króna en heildarútgjöld námu 1.144,4 milljónum króna. Rekstrarafgangur ársins var því 73,3 milljónir króna samanborið við 106,2 milljónir króna árið 2002. Viðhaldsjóður skilaði 29 milljón króna rekstrarafgangi en almennur rekstur rúmunum 44,3 milljónum króna í rekstrarafgang. Tekið skal fram að á árinu 2003 var tekjufært sérstakt framlag til rekstrar úr Landhelgissjóði, alls 50 milljónir króna sem var vegna fortíðarvanda. Rekstrarhalli á almennum rekstri ársins 2003 hefði því orðið 5,7 milljónir ef ekki hefði komið til þetta sérstaka framlag til rekstrar á árinu.

	2003	2004
Framlag ríkissjóðs	1.122.100.000	1.205.600.000
Sértekjur LHG	95.641.440	87.971.829
Heildartekjur	1.217.741.440	1.293.571.829
Gjöld	-1.144.467.796	1.187.365.889
Rekstrarafgangur	73.273.644	106.205.940

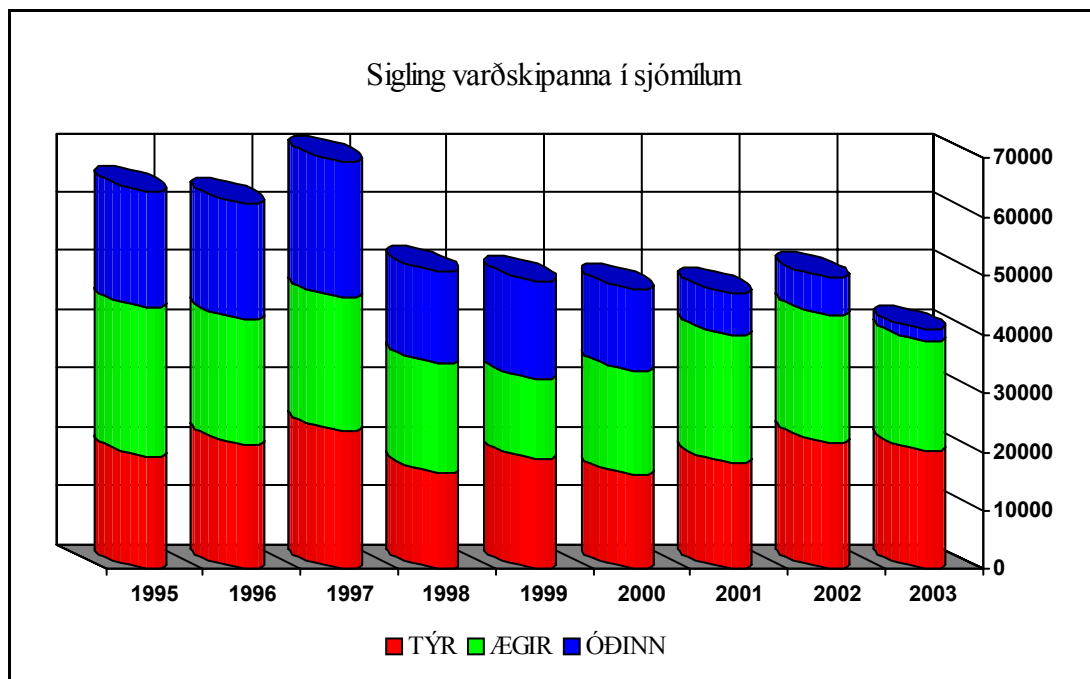
Þróun útgjalda Landhelgisgæslunnar hefur verið með þeim hætti að frá árinu 2001 hafa útgjöld vegna rekstrar dregist saman um 3,9% miðað við verðlag 2003.

Starfsmannamál

Starfsmenn Landhelgisgæslunnar eru u.þ.b. 125. Starfsstöðvarnar eru þrjár, höfuðstöðvarnar á Seljavegi 32, þar sem skrifstofa, stjórnstöð, tæknideild, sjómælingasvið (Sjómælingar Íslands) og lager eru til húsa, varðskýlið á Ingólfsgarði og flug- og flugtæknideild á Reykjavíkurflogvelli. Á Seljavegi 32 starfa 37 manns, á Reykjavíkurflogvelli starfa 28 manns og á skipum stofnunarinnar starfa rúmlega 60 manns. Launakostnaður árið 2003 var 679,5 milljónir króna eða 61,97% af beinum rekstrarkostnaði Landhelgisgæslunnar. Til samanburðar má nefna að árið 2002 var launakostnaður 678 milljónir eða 60,25% af rekstrarkostnaði. Hlutfall launakostnaðar í rekstri Landhelgisgæslunnar hefur aukist jafnt og þétt undanfarin ár en árið 1999 var hlutfall launa 54% af heildarrekstrarkostnaði stofnunarinnar.

Varðskipadeild

Varðskipin Týr og Ægir voru gerð út allt árið 2003. Óðinn var gerður út í einn mánuð. Alls sigldu varðskipin 40.717 sjómílar og sjódagar voru 559.

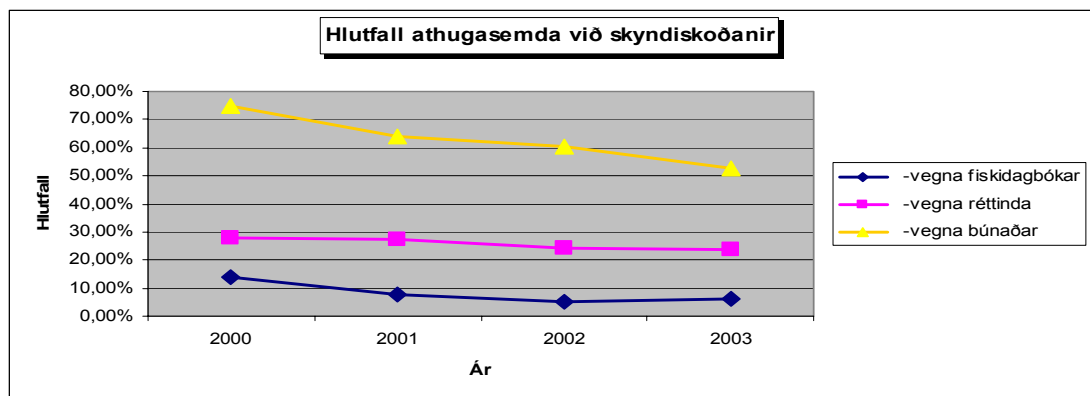


Stöplarit: samanburður á siglingu varðskipanna í sjómílum frá 1995-2003.

Skiparekstur – árangursmælingar

Verkefni skipadeildar eru margþætt enda sinna varðskipin almennri löggæslu og eftirliti á hafinu umhverfis Ísland, innan og utan landhelgi. Í því felst m.a. vöktun lögsögunnar, búnaðar- og fiskveiðieftirlit, björgun á hafi, eftirlit og viðhald með baujum og vitum og umhverfis- og mengunareftirlit innan landhelgi.

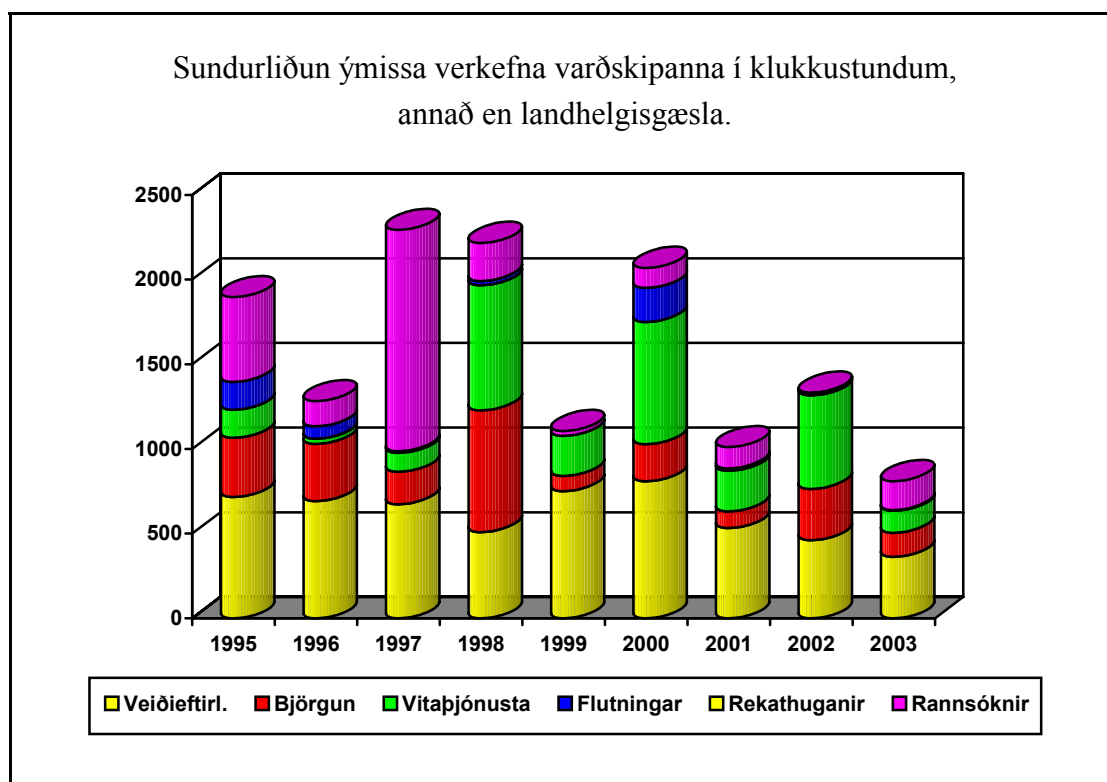
Einn mælikvarði á öryggi skipa og sjómanna eru athugasemdir í skyndiskoðunum á sjó. Skoðaðir eru fjölmargir þættir, s.s. afli, fiskidagbók, veiðileyfi, veiðarfæri, annar búnaður skipsins, lögskráning og réttindi manna. Með árunum hefur athugasemdum Landhelgisgæslunnar farið fækkandi og bendir það til að sjómenn séu farnir að huga betur að þessum þáttum.



Árið 2003 gerði Landhelgisgæslan 276 skyndiskoðanir um borð í skipum og athugasemdir voru gerðar í um 57 % tilfella. Miðað við undanfarin ár hefur athugasemdum fækkað en árið 2000 voru gerðar athugasemdir í 72,34% tilfella og árin 2001 og 2002 í um 66% tilfella.

Varðskipin hafa mikilvægu hlutverki að gegna sem björgunar- og dráttarskip. Sem dæmi um slík verkefni má nefna að varðskipið Týr dró Hrafn GK-111 frá veiðisvæðinu á Hampiðjutorgi til Hafnarfjarðar 20. febrúar eftir að skipið hafði fengið í skrúfunu. Kafarar varðskipsins hreinsuðu veiðarfærin úr skrúfunni er þangað var komið. Týr dró einnig Síldey NS-25 frá stað um 50 sjómílur útaf Austfjörðum til Seyðisfjarðar þann 27. október. Þá hreinsuðu kafarar varðskipsins úr skrúfu Ásbjörns RE-50 eftir að skipið hafði fengið vörpuna í skrúfunu um 15 sjómílur vestsuðvestur af Reykjanesi þann 27. maí.

Varðskipið Ægir kom norska selveiðiskipinu Polarsysseel til bjargar 9. apríl en skipið hafði fest í ís og komið leki að því. Ægir dró Polarsysseel til Hafnarfjarðar. Í sömu ferð aðstoðaði áhöfn varðskipsins Ægis og þýrlunnar TF-LIF fótbrotninn skipverja á norska selveiðiskipinu Polarfangst og var hann fluttur á sjúkrahús í Reykjavík.



Skipatæknideild

Á árinu voru öll skip Landhelgisgæslunnar tekin í slipp. Varðskipið Óðinn og sjómælingabáturinn Baldur fóru í slipp í Reykjavík en varðskipin Týr og Ægir á Akureyri.

Skipin voru hreinsuð og máluð, bæði botn og bolur, sjó- og vatnstankar hreinsaðir og yfirfarnir auk hefðbundinna mælinga á stýri og skrúfuásum og þykktarmælingum á skrokki og akkeriskeðjum.



Mynd: Óðinn í slipp í Reykjavík.

Um borð í varðskipinu Tý var m.a. gert við dráttarspil og báða þilfarskrana, endurnýjuð sorppressa og hluti af tækjum í þvottahúsi og endurnýjaðar sjóinntakssíur fyrir aðalvélar. Árleg skoðun skips og öryggisbúnaðar var framkvæmd í nóvember.

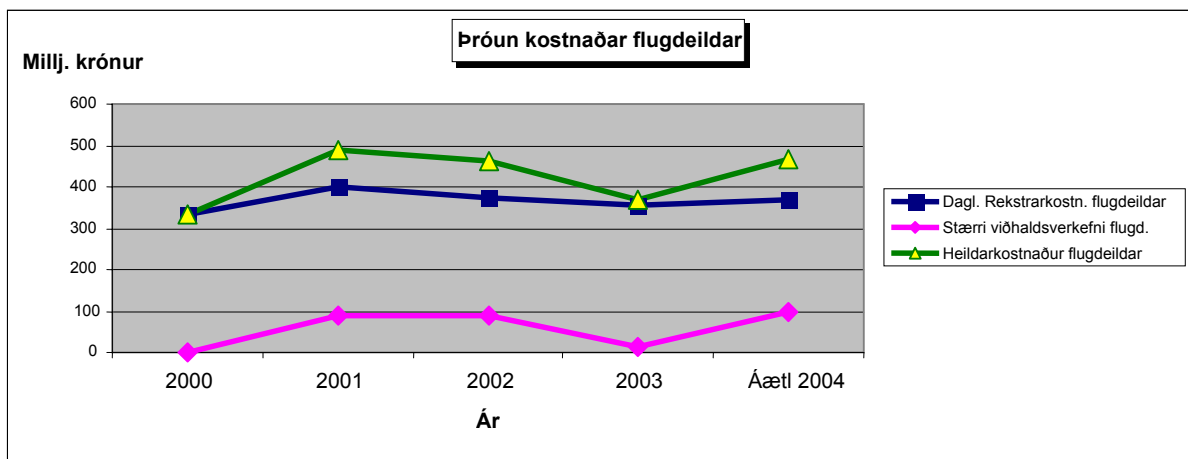
Um borð í varðskipinu Ægi var gert við dráttarspil, akkerisspil og stærri þilfarskrana, þá var endurnýjað gólf í rafgeymaklefa, hluti af tækjum í þvottahúsi endurnýjaður, sorppressa og hluti af slökkvibúnaði. Lokið var við að endurnýja mælikerfi fyrir tanka skipsins, allt útblásturskerfi aðalvéla endurnýjað og dæla fyrir neysluvatn, þá voru gerðar endurbætur á hitakerfi í stýrisvélarrymi. Skipt var um þéttingar á einu skrúfublaði og settur nýr dýptarmælir í skipið.

Vegna tjóns var skipt um bakborðsskrúfuás og rétt af skrúfuásbrakket um borð í Baldri, en þau höfðu skekkst. Festingarbúnaður fyrir botnstykki fjölgeislaðis var smíðaður og settur undir bátinn.

Flugdeild

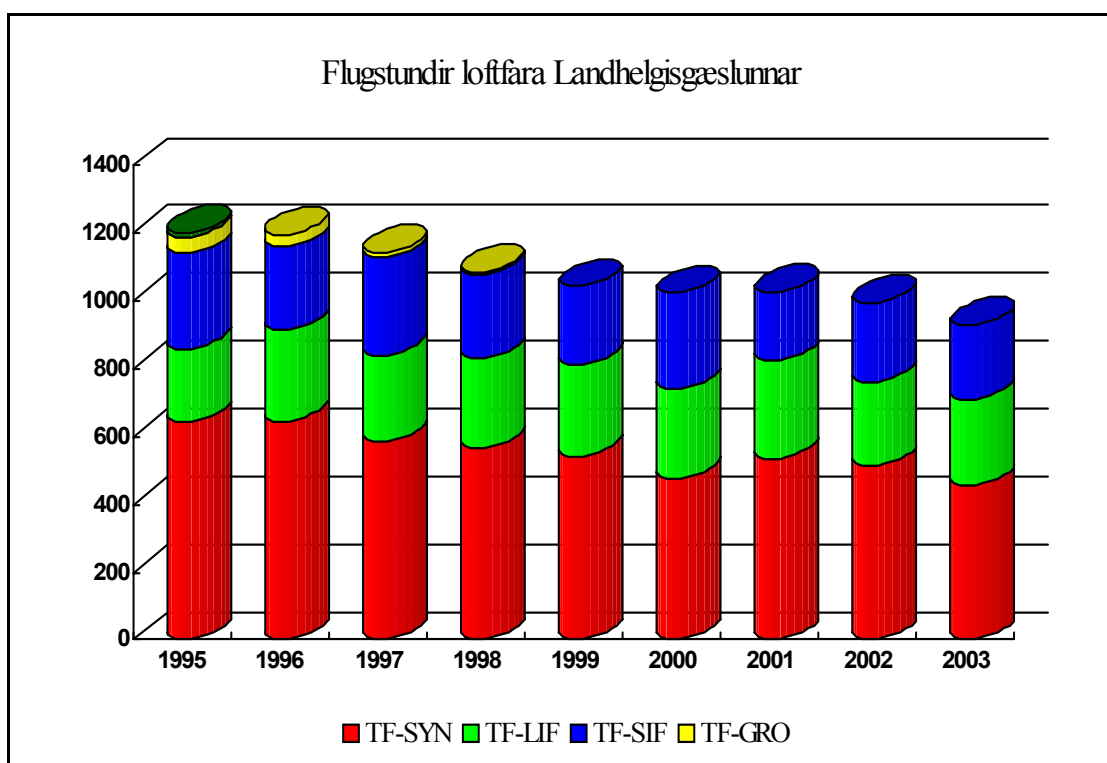
Flugdeild Landhelgisgæslunnar starfrækti 3 loftför á árinu 2003. Það eru flugvélin TF-SYN og þyrlurnar TF-SIF og TF-LIF. Alls störfuðu 28 manns í flugdeildinni á Reykjavíkurflugvelli. Þar af voru 9 flugmenn, 4 stýrimenn og 11 flugvirkjar auk annars starfsfólks.

Kröfur til flugreksturs hafa sífellt verið að aukast á undanförunum árum, einkum hvað varðar öryggi áhafna og loftfara. Þróun heildarkostnaðar á flugsviði hefur verið með eftirfarandi hætti en fjárhæðir eru á föstu verðlagi miðað við verðlag ársins 2000.

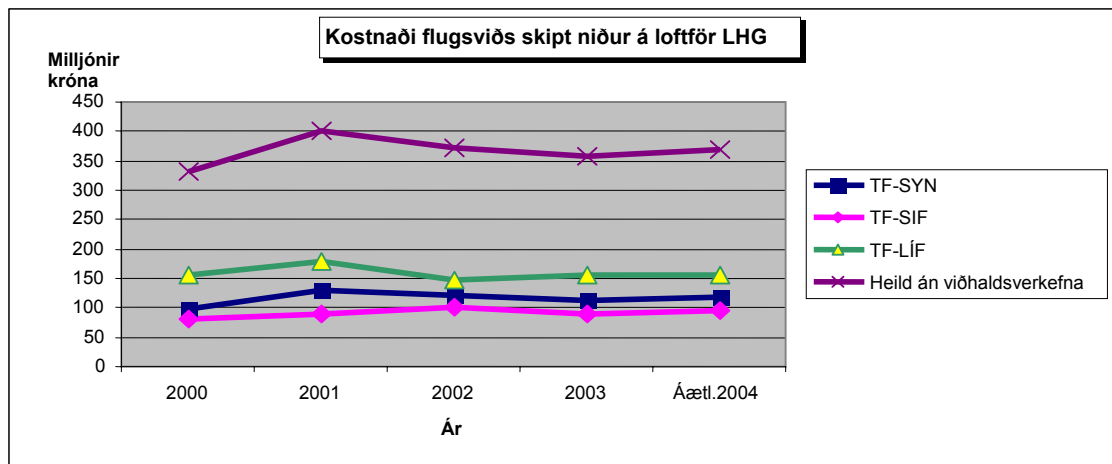


Heildarkostnaður flugsviðs hefur sveiflast nokkuð mikið milli ára. Á línuritinu hér að ofan má sjá að daglegur rekstrarkostnaður hefur lækkað lítið eitt síðustu ár og sveiflurnar sem einkennt hafa rekstur flugdeildar koma nú fram í stærri viðhalds- og endurnýjunarverkefnum.

Frá 2001 til og með 2003 hefur flugstundum fækkað um 100 tíma á ári eða um 10 %. Loftför Landhelgisgæslunnar fóru 407 flug árið 2003 og voru flugtímar alls 928 klst. en árið 2001 voru flugstundir 1026.

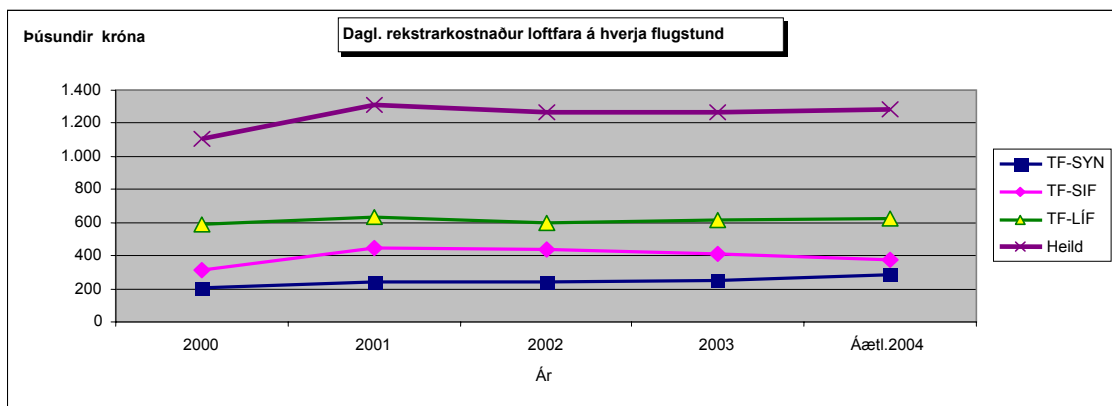


Á línuritinu hér fyrir neðan er daglegum rekstrarkostnaði flugdeildar skipt niður á loftför Landhelgisgæslunnar og er búið að skipta kostnaði áhafnar, tæknimanna og þyrlulækna niður á vélarnar í réttum hlutföllum.

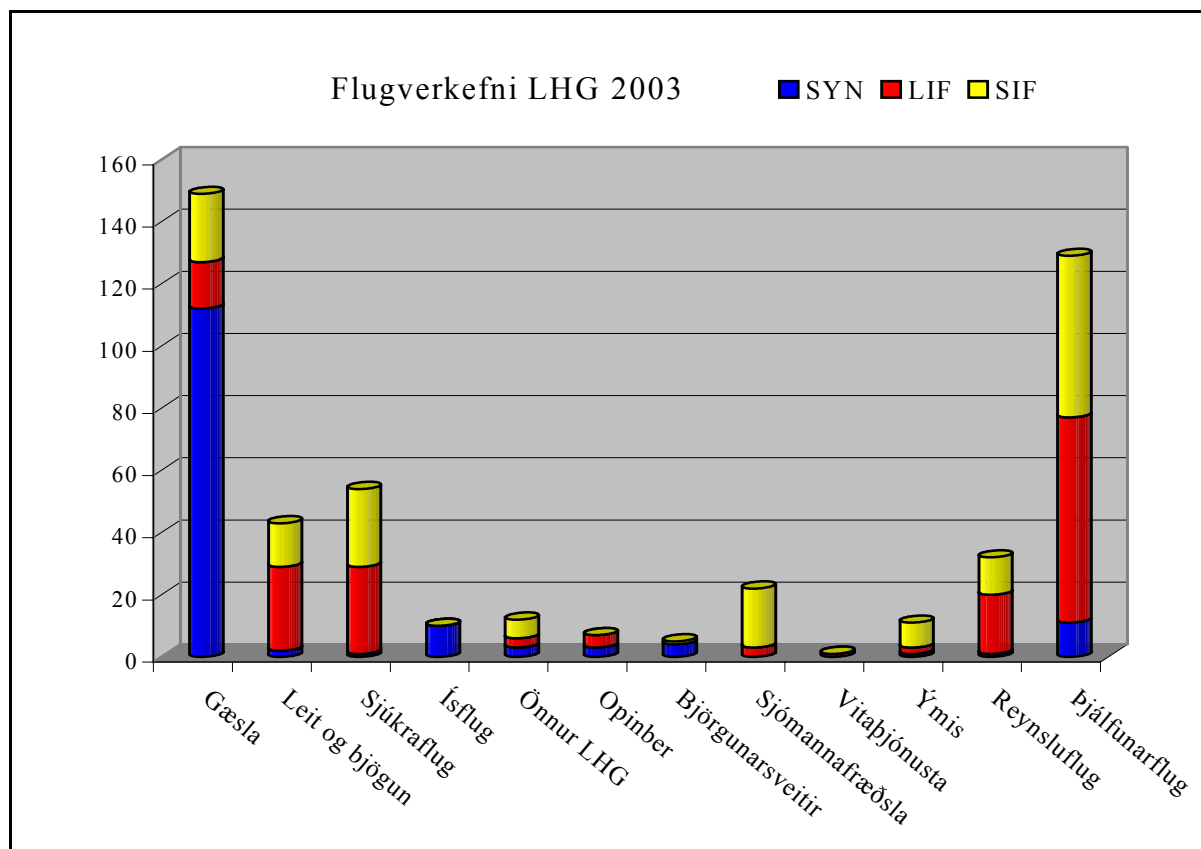


Fastur kostnaður flugsviðs er u.þ.b. 80–85% af árlegum rekstrarkostnaði sviðsins og er að mestu óháður því hversu margar flugstundir loftfaranna eru. Þetta þýðir m.a. að fækkun eða fjölgun flugtíma fer ekki að hafa áhrif fyrir en hún er orðin veruleg.

Daglegur rekstrarkostnaður á hverja flugstund, færður til verðlags ársins 2000, er nánast sá sami nú síðustu ár, eins og sjá má á næsta línuriti.



Einingarkostnaður breytist lítið sem ekkert á hvern flugtíma þrátt fyrir að kostnaður vegna ýmissa þátta flugsviðs hafi aukist verulega. Þetta gefur til kynna að viðbótarkostnaði í flugdeild hafi verið mætt með fækkun flugtíma og hagræðingu í rekstri sviðsins. Þetta skýrist m.a. af fækkun flugtíma TF-SYN. Á línuriti sést að einingarverð hvers flugtíma TF-SYN eykst þegar flugstundum er fækkað en það þýðir að minna fæst fyrir þær fjárhæðir sem fara í fastan kostnað.



TF-SYN flaug alls 109 flug sem voru, eins og undanfarin ár, að langmestu leyti til eftirlits (gæslu) á miðunum umhverfis landið. Farið var í þrjú fylgdarflug með TF-LIF á Reykjaneshrygg 8. maí, 3. júní og 24. júní vegna slasaðra sjómanna á tveim skipum djúpt suður af Ingólfshöfða.

Þýrlur Landhelgisgæslunnar TF-SIF, SA 365 Dolphin, og TF-LIF, AS 332 Super Puma, fóru í 54 sjúkraflug og 43 leitar- og björgunarflug árið 2003. Alls voru fluttir 83 menn, slasaðir, veikir eða þeim bjargað.

Flugdeild sendi um 19 kærur til sýslumanna og voru þær flestar vegna vöntunar á haffærisskírteinum og mönnunarmálum fiskiskipa.

Áhafnir loftfara voru kallaðar út alls 124 sinnum á árinu og var skipting á milli loftfara og verkefna eins og sjá má í töflunni hér að neðan:

ÚTKALL	LOFTFAR			LEIT & BJÖRGUN			SJÚKRAFLUG			ÞJÓÐERNI		FJÖLDI SJÚKLINGA		EKKI FARIÐ	SNÚIÐ VIÐ	ÚTFYRIR 150 SJML.	BIRTA		FJÖLDI HÍFINGAR
				Land	Óbyggð	SJÓ	LAND	ÓBYGGÐ	SJÓ										
ALFA	41	SIF	53	14	19	23	42	3	22	IS	89	IS	65	25	9	12	97	27	76
BRAVO	78	LIF	66							ERL	29	ERL	34						
CHARLIE	5	SYN	5							EKKI vitað	6								

Beiðnir um útköll loftfara Landhelgisgæslunnar komu flestar frá héraðslæknum (36), Neyðarlínunni (31), skipstjórum (24) og lögreglu (14). Þá voru 4 af 5 útköllum á TF-SYN fylgdarflug með TF-LIF í sjúkraflugum í skip sem voru lengra en 150 sjómílur frá næsta eldsneytistanki.

Björgunarverkefni loftfaranna voru af ýmsum toga. Í janúar sótti TF-LIF hjartveikan sjómann og flutti frá Rífi til Reykjavíkur, í febrúar bjargaði áhöfn þýrlunnar konu sem fest hafði vélsleða í krapavatni við Landmannalaugar og var í sjálfheldu, í mars bjargaði áhöfnin tveimur vélsleðamönnum sem höfðu týnst. Björgunarsveitarmenn höfðu fundið þá við Jökulkrók og sótti þýrlan þá þangað. Í maí sótti TF-LIF slasaðan sjómann um borð í Þerney RE-101 þar sem skipið var statt á Reykjanes hrygg og flutti á sjúkrahús í Reykjavík. TF-SYN fór til fylgdar þýrlunni til öryggis.



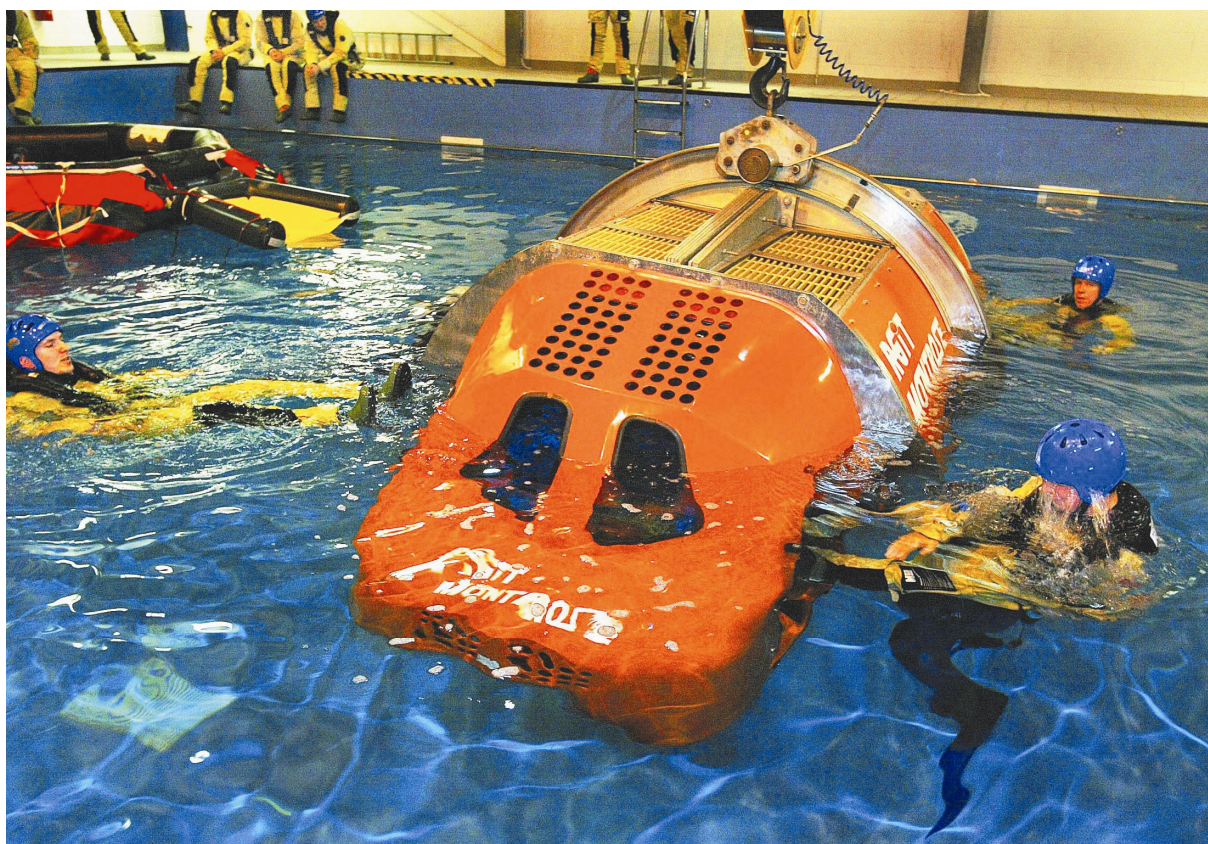
Mynd: Sjúkraflug um borð í Þerney á Reykjanes hrygg

Í júní sótti TF-LIF mann með botnlangabólgu um borð í rússneska rannsóknaskipið Geolog Dmitry og einnig konu með blóðtappa um borð í farþegaskipið Albatros í sama fluginu. Skipin voru bæði stödd djúpt suðaustur af Hornafirði. TF-SYN fylgdi þýrlunni einnig í það skiptið. Í júlí fór TF-LIF fór til móts við eins hreyfils flugvél, sem var með gangtruflanir í mótör og missti hæð. Var vélin stödd um 240 sjómílar vestsuðvestur af Reykjavík. Var vélinni fylgt inn til vallar, þar sem hún lenti heilu og höldnu. Í ágúst sótti TF-LIF 5 slasaða Spánverja sem lent höfðu í bílveltu á Breiðamerkursandi. Ein stúlka lést í slysinu. Í sama mánuði var áhöfn TF-LIF kölluð út vegna þriggja manna sem hvolft höfðu árabát á Efstadalsvatni í Ísafjarðardjúpi. Einn maður var í vatninu og hékk utan á bátinum í u.þ.b. 4 klst., en tveir höfðu komist á kjöl. Mönnunum var bjargað um borð í þýrluna á síðustu stundu. Var það mat áhafnarinnar, að án nætursjónaukanna hefði verkefnið verið óframkvæmanlegt. Í október flutti TF-LIF 6 björgunardælur um borð í Þorstein EA-810, þar sem mikill leki hafði komið að vélarrúmi skipsins um 25 sjómílar austur af Glettinganesi. Þegar þýrlan kom að skipinu hafði Vilhelm Þorsteinsson EA tekið Þorstein EA í tog og mátti þá ekki tæpara standa enda skipið farið að síga á verri hliðina. Tveir stýrimenn sigu úr þýrlunni niður í Þorstein EA með dæurnar og eftir að þær voru komnar í gang fór fyrst að hafast undan lekanum. Varð annar stýrimannanna eftir um borð í skipinu til að sjá um dæurnar og sigldi með því inn til Neskaupstaðar, þar sem þýrlan beið. Í maí sótti TF-SIF slasaðan mann upp að skálanum við Grímsfjall á Vatnajökli, en hann hafði fengið jeppabifreið ofan á sig er hann vann að viðgerð á gírkassa. Í október sótti TF-SIF slasaðan mann sem hafði lent í vélhjólasklysi austan við Búrfell. Þegar þýrlan kom á staðinn, var maðurinn kominn í sjúkrabíl sem sat fastur og komst ekki leiðar sinnar.

Flugáhafnir stunda ýmis konar þjálfun vegna starfa sinna bæði héraðs og erlendis. Flugmenn stofnunarinnar fara tvisvar sinnum á ári í þjálfun og prófun í flughermi og á

tveggja ára fresti fara allir starfsmenn í flugáhöfnum á námskeið hjá fyrirtækinu Rgit Montrose í Aberdeen en námskeiðin kallast „helicopter underwater escape training“ og felast í því að læra að bjarga sér úr þyrlu sem sekkur í vatn eða sjó. Í þyrluáhöfn eru að jafnaði fimm manns, flugstjóri, flugmaður, skipstjórnarmaður, flugvirki og læknir.

Hvað búnaðarmál varðar, þá var þetta annað árið sem nætursjónaukar voru í notkun hjá þyrlusveitinni og fór töluverður kraftur í að móta starfsumhverfið í kringum þá. Nætursjónaukarnir hafa reynst afar vel og hafa gert það að verkum að hægt er að sinna verkefnum sem áður voru ekki framkvæmanleg. Forstjóri Landhelgisgæslunnar stóð fyrir söfnun til kaupa á nætursjónaukunum. Rúmlega 30 milljónir söfnuðust en þær hafa verið notaðar til að kaupa nætursjónaukana fyrir starfsmenn þyrluáhafna, gera nauðsynlegar breytingar á ljósabúnaði þyrlanna og til að standa straum af kostnaði við þjálfun flugmanna í notkun nætursjónauka.



Mynd/ Árni Sæberg: Þyrluáhafnir í þjálfun í Skotlandi.

Lokið var við gerð nýrrar flugrekstrarhandbókar seint á árinu, en Flugmálastjórn var ekki búin að samþykkja hana, þegar árinu lauk. Eftir erfiða björgun í Efstadalsvatni í ágústmánuði var ákveðið að festa kaup á björgunarneti til notkunar við að bjarga mönnum láréttum úr sjó eða vötnum. Netið hafði verið keypt í lok ársins og var þá fyrirhugað að hefja tilraunir með notkun þess í byrjun nýs árs.

Flugtæknideild

Forstjóri Landhelgisgæslunnar óskaði á árinu með formlegum hætti eftir að Flugmálastjórn gerði úttekt á flugtæknideildinni og yfirfæri gögn þar að lútandi með það að markmiði að

deildin hlyti vottun sem viðurkennd viðhaldsstöð skv. JAR-145-staðli. Um er að ræða gæða- og vottunarkerfi sem tekur á öllum þáttum reksturs viðhaldsstöðvarinnar.

Starfsmenn flugtæknideildar hafa í samvinnu við starfsmenn flugöryggissviðs Flugmálastjórnar útfært gæðahandbók og aðlagð starfsumhverfið þessum reglum. Stefnt er að því að vottun fáið fyrir mitt ár 2004.

Flugfloti Landhelgisgæslunnar var á árinu skráður í sérflokk að kröfu Flugmálastjórnar og voru því til staðfestingar gefin út sérstök lofthæfisskírteini og notkunarsvið vélanna takmarkað við lög um Landhelgisgæslu Íslands nr. 25/1967.

Gerð var 500 tíma skoðun á TF-SIF og endurbætur á hreyflum voru framkvæmdar frá 27. jan. til 14. febrúar. Eftir heimkomu að loknu sjúkraflugi 10. júní fundu flugvirkjar í daglegri skoðun að stélskrúfan hafði orðið fyrir skemmdum. Skemmdirnar voru raktar til steinkasts við landingu á þjóðvegnum í botni Reykjarfjarðar á Ströndum.



Mynd: 500 tíma skoðun á TF-SIF.

Lokið var við endurbætur á ljósabúnaði TF-LIF svo að þýrlan yrði hæf til flugs með nætursjónaukum. Breytingarnar tókust mjög vel.

Flugmálastjórn gerði kröfu um nýja viðhaldsáætlun fyrir TF-SYN. Starfsmenn viðhaldsdeildar unnu að útfærslu viðhaldskerfisins. Landhelgisgæslan hefur séð um viðhald á Beachcraft-vél Flugmálastjórnar, TF-FMS, um nokkurra ára skeið. Viðhaldsdeild gerði á árinu tvær hlutaskoðanir (Phase Check) á TF-FMS og gerður var nýr samningur, sem uppfyllir skilyrði JAR-145, við Flugmálastjórn vegna viðhalds á vélinni.

Sjómælingar Íslands

Hjá Sjómælingum voru 12 starfsmenn á árinu 2003 auk eins starfsmanns sem var á Baldri mælingatímabilið. Markmið starfseminnar er að hafa á boðstólum sjókort, vitaskrár, leiðsögubækur og önnur slík hjálpargögn sem nauðsynleg eru sjófarendum samkvæmt lögum.

Mælingar á Baldri hófust 14. maí og stóðu til 9. september. Afnot fengust af fjölgeislamæli frá Hafrannsóknarstofnun bandaríska sjóhersins ásamt tilheyrandi búnaði. Mælt var ýmist með eingeisla- eða fjölgeislamæli. Svæðin sem mæld voru með Baldri voru: Hvalfjörður frá mynni fjarðarins innfyrir Katanes, syðri hluti korts nr. 73 var endurmældur, hafnarmælingar á Húsavík, Raufarhöfn, Þórshöfn og Vopnafirði að beiðni og í samráði við Siglingastofnun Íslands og síðan sérverkefni í Skjálfandaflóa fyrir Raunvísindastofnun Háskólans.

Ennfremur voru ytri svæðin á nyrðri hluta korts nr. 73 mæld á v/s Ægi frá 9. til 17. september þannig að einungis er eftir að mæla innfirði og hafsvæðin næst landi á þeim hluta kortsins. Það eru því allar líkur á því að mælingum í kort nr. 73 ljúki sumarið 2004. Alls voru mældar 6.602 sjómílar eða 2771 ferkílómetri.

Gerðar voru athuganir á sjávarföllum, m.a. á Reykhólum og í Stöðvarfirði. Unnið var úr þessum athugunum og þær notaðar til að ákvarða harmóníska flóðstuðla og gera sjávarfallaspár fyrir þessi svæði.



Mynd: Benedikt og Brjánn taka upp hljóðhraðamæli í mynni Reyðarfjarðar.

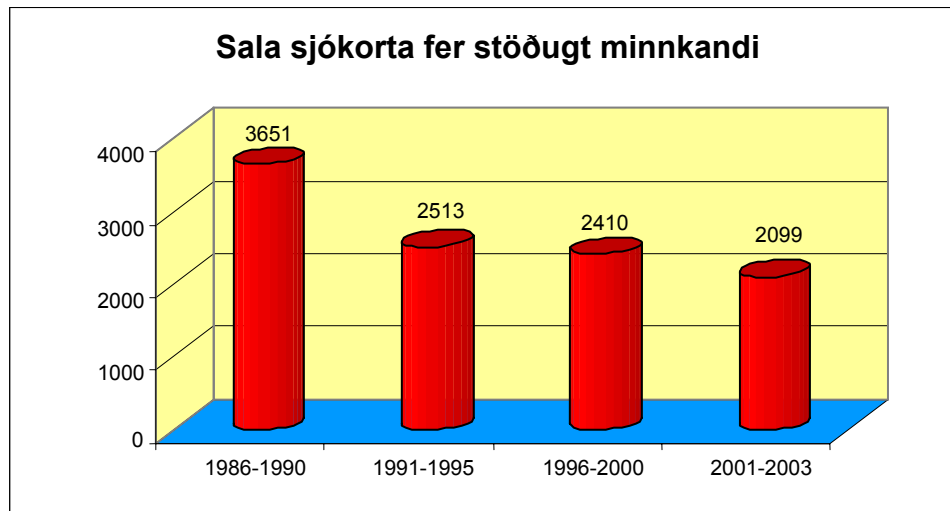
Í janúar komu út tvö ný hafnakort, Grundarfjörður og Þórshöfn. Í hafnakortaflokknum í mælikvarðanum 1:10 000 sem prentaður er á blaðstærð A3 er nú 21 kort. Nýjar útgáfur voru gerðar af hafnakortunum af Raufarhöfn, Akureyri, Reykjavík, Seyðisfirði, Vopnafirði og Norðfirði. Aðrar nýjar útgáfur voru: kort nr. 365 Hafnarfjörður – Akranes, kort nr. 36 Selvogur – Hjörsey, kort nr. 53 Húnaflói (Norðurhluti), kort nr. 57 Eyjafjörður, kort nr. 46 Ísafjarðardjúp og kort nr. 73 Glettinganes – Hlaða.

Hafnakort leiðrétt í Tilkynningum til sjófarenda voru: Grindavík, vegna gerðar nýrra brimvarnargarða. Húsavík, vegna nýs hafnarvita og leiðarljósa og merkja sem lögð voru niður. Djúpvogur, vegna nýrra leiðarljósa og merkja. Seyðisfjörður, vegna hafnarvita sem tekinn var niður. Norðfjörður, vegna færslu á brimvarnargarði og hafnarvita. Vopnafjörður, vegna leiðarljósa, merkja og innsiglingarvita sem lagðir voru niður og dufls sem lagt var út. Vestmannaeyjar vegna færslu leiðarljóss og merkis.

Önnur útgáfuverkefni voru: Kortaskrá 2003 sem prentuð var í febrúar. Sjávarfallatöflur fyrir Ísland 2004 og Sjávarfallaálmanak 2004 sem prentuð voru í september.

Sala sjókorta hefur dregist verulega saman á síðustu árum. Árin 1985–1988 var hún vaxandi og var þá komin yfir 4.000 eintök á ári. Heildarsala á kortum árið 2003 var komin niður í 2.125 kort og þar af eru um 500 kort seld til erlendra umboðsmanna. Svo virðist því sem íslenskir skipstjórnendur reiði sig æ meira á tölvukort sem fullnægja ekki íslenskum eða

alþjóðalögum um björgunar- og öryggisbúnað skipa. 1. janúar 2004 voru 2.365 skip á aðalskrá Siglingastofnunar Íslands.



Samvinnuverkefni milli Landhelgisgæslunnar og Þróunarsamvinnustofnunar um dýptarmælingar og kortagerð á Malavívatni hélt áfram. Hinn 18. mars fóru forstjóri og forstöðumaður til Malaví til að fylgja eftir verkefninu, þ.e. mælingum og gerð korta. Forstjóri og Sighvatur Björgvinsson, framkvæmdastjóri Þróunarsamvinnustofnunar Íslands, undirrituðu 21. mars samstarfssamning við Mælinga- og kortagerðarstofnun Malaví um þríhliða samstarf um mælingar á Malavívatni. Samkvæmt samningnum annast Landhelgisgæslan faglega ráðgjöf og tækniaðstoð í verkefni sem framkvæmt er af Mælingastofnun Malaví með fjárstuðningi og undir eftirliti frá Þróunarsamvinnustofnun Íslands. Samningurinn gildir til ársloka 2004.

Samhliða undirritun samningsins voru fyrstu tvö kortin af Malavívatni kynnt fyrir hagsmunaaðilum í Malaví. Miklar vonir eru bundnar við að kortin eigi eftir að auka verulega öryggi í siglingum á vatninu. Kortin munu verða 27 talsins og er vinna við þau vel á veg komin.

Verkefni þetta hefur verið í gangi síðan í ársbyrjun 2001 á grundvelli tvíhliða samnings milli Þróunarsamvinnustofnunar og Mælingastofnunar Malaví, en nú hefur verið stigið einu skrefi lengra með sérstökum stofnunar­samningi.

Á árinu var sóttur 47. fundur Norrænu sjómælinganefndarinnar, Nordic Hydrographic Commission, sem var haldinn í Norrköping, Svíþjóð, 6.–7. maí 2003 þar sem þátttakendur voru frá öllum Norðurlöndunum. Forstjóri sótti þann fund af hálfu Landhelgisgæslan.

Forstjóri, forstöðumaður, deildarstjóri mælingadeildar og verkefnisstjóri í kortadeild sátu þrígga daga alþjóðaráðstefnu um útfærslu efnahagslögsögunnar byggða á landgrunnskröfum „Legal and Scientific Aspects of Continental Shelf Limits“ sem haldin var á vegum Hafrættarstofnunar lagadeildar Háskóla Íslands. Ráðstefnan var haldin í Háskóla Íslands og sóttu hana vísindamenn, sérhæfðir lögfræðingar og aðrir er málið varðar frá öllum heimshlutum.

Sprengjudeild

Talsvert annasamt var hjá sprengjudeild á árinu. Við rannsókn á fyrrum skotæfingasvæði Varnarliðsins á Vogaheiði í júní fundust 70 ósprungnar sprengjur og sprengjuhlutar á örfáum dögum og við nánari rannsókn fundust sprengjur í hundradatali. Ósprungnar sprengjur fundust á fleiri svæðum á Reykjanesi. Vakti Landhelgisgæslan athygli á að nauðsynlegt væri að merkja svæðið betur og var það gert í framhaldinu.



Mynd: Ósprungnar sprengjur sem fundust á Vogaheiði.

Landhelgisgæslan stóð fyrir æfingu sprengjueyðingarsveita, Northern Challenge, en hana sóttu sérfræðingar frá dönskum og bandarískum hernaðaryfirvöldum auk sprengjusérfræðinga Landhelgisgæslunnar. Æfingin var haldin um mánaðamótin ágúst–september og heppnaðist með ágætum. Að auki voru haldnar æfingar fyrir Rauða krossinn og lögregluna og öryggisverði á Keflavíkurflugvelli.

Tveir sprengjusérfræðingar Landhelgisgæslunnar fóru svo til starfa í Írak á vegum íslensku friðargæslunnar í desember þar sem þeir höfðu það hlutverk að gera óvirkar og eyða sprengjum sem ógna öryggi almennings í Írak.

Á árinu var alls sinnt 104 verkefnum hér á landi þar sem yfir 3.000 hlutum var eytt. Þar af voru um 200 kíló af sprengiefni sem var að hluta til orðið fljótandi Nitrogliserine og 500 kíló af gölluðum flugeldum.

Upplýsingamál

Um mitt árið 2002 ákvað forstjóri Landhelgisgæslunnar að lögfræðingur stofnunarinnar tæki að sér að sjá um samskipti við fjölmiðla og miðlun upplýsinga til þeirra. Var markmiðið að gera stofnunina sýnilegri eins og lagt var til í skýrslu Ríkisendurskoðunar sem gefin var út árið 2001. Nýlega hafði verið hönnuð heimasíða fyrir stofnunina og fylgdi það starfinu að sjá um fréttadálkinn á heimasíðunni. Árið 2003 birti upplýsingafulltrúi 135 fréttatilkynningar á heimasíðu og sendi einnig fjölmiðlum auk annarra samskipta og upplýsingagjafar til þeirra. Varðstjórar í stjórnstöð veita fjölmiðlum einnig umbeðnar upplýsingar um verkefni eins og verið hefur.