

## Svar

dómsmálaráðherra við fyrirspurn Róberts Marshalls um björgunarþyrlur.

Fyrirspurnin hljóðar svo:

*Hefur Landhelgisgæslan nægt fjármagn til að halda áfram óbreyttum rekstri á björgunarþyrlum sínum?*

Rekstur Landhelgisgæslu Íslands (LHG) það sem af er þessu ári er innan rekstraráætlunar og fjárheimilda.

Útgjöld til almenns rekstrar Landhelgisgæslunnar hafa vaxið mjög undanfarin ár, einkum vegna styrkingar þyrluflugsvéitar LHG og verðlagsbreytinga. Rétt er að hafa í huga að í framhaldi af brotthvarfi varnarliðsins hefur þyrluútgerð LHG vaxið hröðum skrefum. Ríkissjóður tvöfaldaði þannig útgjöld sín til rekstrar gæslunnar frá árinu 2005 til ársins 2008.

Landhelgisgæslan hefur þrátt fyrir þetta orðið að grípa til verulegra sparnaðaraðgerða á þessu ári, m.a. vegna hagræðingarkröfu umfram aðrar stofnanir, en þó einkum vegna óhagstæðrar gengisþróunar. Það sem gerir rekstraraðstæður LHG sérstaklega erfiðar er einkum að gengisbundin útgjöld stofnunarinnar, t.d. vegna þyrluleigu, varahluta og eldneytis, voru um 30% af útgjöldum hennar árið 2007, eða 659 millj. kr., og hafa hækkað mikið síðan. Stafar það fyrst og fremst af gengisfalli krónunnar. Gengisþróun síðustu mánaða hefur verið mjög óhagstæð sem hefur aukið kostnað umfram rekstraráætlun.

Arsverkum hefur fækkað um rúm 20% frá fyrra ári með því að starfsmenn hafa lækkað starfshlutfall, farið í launalaust leyfi eða hafið töku lífeyris, auk þess sem ekki hefur verið ráðið í staðinn fyrir þá sem hafa hætt eða tekið leyfi. Þá hefur sex starfsmönnum verið sagt upp störfum.

Þrátt fyrir erfitt rekstrarumhverfi hefur Landhelgisgæsla Íslands í samvinnu við önnur lög-gæsluþyrilvöld sinnt í ríkari mæli öryggis- og löggæslu á hafi, sinnt leitar- og björgunaraðgerðum umhverfis Ísland, sinnt aðkallandi sjúkraflutningum í samráði við aðra björgunaraðila á landi og mengunareftirliti með nánast sambærilegum hætti og áður og björgunargeta hefur skerst tiltölulega lítið. Hefur verið unnt að bregðast við öllum aðstoðarbeiðnum og útköllum sem borist hafa, hvort heldur er með þyrlum eða varðskipum.

Nú er hins vegar orðið óhjákvæmilegt að grípa til aðgerða sem koma niður á getu Landhelgisgæslunnar að einhverju marki. Hafa stjórnendur stofnunarinnar kappkostað að útfæra þær með þeim hætti að þessi áhrif verði sem minnst.

Með eftirfarandi aðhaldsaðgerðum er gert ráð fyrir að í árslok verði jafnvægi á rekstri Landhelgisgæslunnar. Það er mikilvægt þar sem fyrirséð er að rekstur næsta árs verður einnig erfiður.

Í rekstraráætlun Landhelgisgæslunnar frá febrúar 2009 kemur fram að fækkað verði um eina þyrluáhöfn á árinu og útgerð varðskipa dregin saman um 36%, auk fleiri aðgerða.

Í hagræðingaraðgerðum Landhelgisgæslunnar hefur verið horft til allra þátta starfseminnar. Til að tryggja björgunargetuna sem allra best miðað við aðstæður hefur útgangspunkturinn verið sá að halda mannskap og tækjum gangandi í stað þess að leggja einhverju tækja LHG,

en slíkar aðgerðir hefðu veruleg áhrif á björgunargetuna bæði til skamms tíma en ekki síður til langs tíma.

Eins og fram kemur hér að ofan gerir rekstraráætlun ráð fyrir að fækka um eina þyrlu-áhöfn. Í því skyni var tveimur þyrluflugmönnum sagt upp í lok febrúar með sex mánaða fyrirvara. Auk þess var einum flugmanni, sem hefur verið aukamaður til að leysa af í orlofi og fleiri tilfellum, sagt upp störfum með þriggja mánaða fyrirvara sem kom til framkvæmda 1. júní sl. Enn sem komið er hafa þessar uppsagnir ekki haft áhrif á björgunargetuna. Vegna æfinga flugmanna í flughermi erlendis var hins vegar aðeins ein vakt starfandi um nokkurra daga skeið í lok maí og byrjun júní. Þegar uppsagnir hinna tveggja flugmannanna koma til framkvæmda 1. september nk. mun það hins vegar hafa í för með sér að meðaltali að 25–35% hvers mánaðar verði ein vakt starfrækt. Fækkun um eina þyrluáhöfn sparar um 120 millj. kr. á ári, einkum vegna fækkunar flugtíma, en einnig vegna lækkunar launakostnaðar og þjálfunarkostnaðar.

Rétt er að undirstrika að ekki er nægjanlegt að hafa fjölda þyrluáhafna. Vegna þess hve þyrlur eru viðhaldsfrekar og viðkvæmar þarf ákveðinn fjölda þyrlna til að geta stöðugt haft tvær flughæfar þyrlur tiltækar. Frá ákvörðun ríkisstjórnarinnar vorið 2006 um eflingu þyrlusveitarinnar hefur verið leitast við að hafa fjórar þyrlur í rekstri Landhelgisgæslunnar en vegna fjárhagsstöðu, gengis krónunnar og þar sem leigumarkaður með þyrlur er mjög erfiður hefur LHG einungis á að skipa þremur þyrlum. Með þremur þyrlum má gera ráð fyrir að LHG hafi enga þyrlu tiltæka allt að 10 daga á ári og hafi aðeins tiltæka eina þyrlu í allt að einn og hálfan mánuð á ári en við þær aðstæður takmarkast þjónustusvæði nú við 20 sjómílur frá ströndu. Óhjákvæmilegt er að á einhverjum tímamarkum verði tvær þyrlur í viðhaldi og þá er það óvissuþáttur hve oft þriðja þyrlan bilar eða verður fyrir óhappi þegar hinar tvær eru í viðhaldi. Viðbragðsgetan hefur verið metin m.t.t. reynslu síðustu tveggja ára og miðað við núverandi rekstur og mannhald í flugtæknideild. Neðangreint yfirlit sýnir áætlaðan tíma sem tiltekinn fjöldi þyrlna er flughæfur hverju sinni.

**Mat LHG á fjölda flughæfra þyrlna miðað við að hafa 3 þyrlur í rekstri.**

3 þyrlur flughæfar	4,5 mánuði
2 þyrlur flughæfar	5,7 mánuði
1 þyrla flughæf	1,5 mánuði
Engin þyrla flughæf	0–10 daga á ári

Af ofangreindu leiðir að björgunargeta Landhelgisgæslunnar mun skerðast næsta haust. Þrjár þyrlur í rekstri þýða nú þegar að nokkuð er um að aðeins ein þyrla sé til taks (sjá ofangreint yfirlit). Vegna fækkunar um eina áhöfn verður aðeins ein björgunarþyrla starfhæf um það bil 25–35% hvers mánaðar að meðaltali. Björgunargeta verður þá 20 sjómílur frá ströndu. Það yrði mjög kostnaðarsamt að halda björgunargetunni fyllilega óskertri frá því sem stefnt hefur verið að. Áætlaður kostnaður við eina þyrluáhöfn til viðbótar er um 120 millj. kr. árlega (einkum vegna dýrra flugtíma og þjálfunarkostnaðar) en kostnaður við að leigja eina þyrlu til viðbótar liggur nálægt 700 millj. kr. á ári.