

MINNISBLAÐ

Reykjavík, 12. október 2023

Viðtakandi: Haukur Guðmundsson, ráðuneytisstjóri dómsmálaráðuneytis

Sendandi: Georg Kr. Lárusson, forstjóri Landhelgisgæslu Íslands

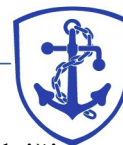
Efni: *Athugasemdir Landhelgisgæslu Íslands vegna skýrslu Advance*

Ríkisendurskoðun réðst að beiðni Alþingis í viðamikla stjórnsýsluúttekt á rekstri Landhelgisgæslunnar í ársbyrjun 2021 og skilaði lokaskýrslu um hana í febrúar árið 2022. Þáverandi dómsmálaráðherra ákvað í kjölfarið þeirrar úttektar og brostinna rekstrarfarsenda á árinu 2022 að fá ráðgjafafyrirtækið Advance til að gera úttekt á rekstri Landhelgisgæslu Íslands með það að markmiði að greina möguleika í rekstri og við stefnumótun. Sameiginlegur fimm manna starfshópur fulltrúa Advance, Landhelgisgæslunnar og dómsmálaráðuneytisins var síðan ætlað að vinna úr niðurstöðum þeirrar úttektar og skila sameiginlegri skýrslu í desember sama ár.

Landhelgisgæslan fagnaði þessari tilhögun því enda þótt niðurstöður Ríkisendurskoðunar hafi ekki falið í sér neinar athugasemdir um atriði sem betur mætti fara í rekstri stofnunarinnar væri virði í því að velta við hverjum steini og með aðkomu ráðgjafafyrirtækis mætti fara lengra á dýptina í sérhæfðum atriðum, svo sem flugrekstrarhandbók, kjarasamningum og lögum og reglugerðum sem stofnunin starfar eftir. Framgangur verkefnisins varð þó annar og hægari en upphaflega var lagt upp með.

Í þeim niðurstöðum sem Advance hefur nú tekið saman úr vinnu sinni er enga áfellis dóma um rekstur Landhelgisgæslunnar að finna sem stofnunin fagnar. Landhelgisgæslan hefur ýmislegt út á vinnubrögð Advance að setja, sér í lagi þegar kemur að samantekt niðurstaðna og rökstuðningi, eða skorti á öllu heldur. Stofnunin fékk lokaafurð Advance aldrei til yfirferðar fyrir skil, eins og tíðkast í slíkri vinnu, heldur einungis vinnugögn í formi glærुकynningar. Í lokaskýrslu sem Advance skilaði 28. september sl. virðist lítið hafa verið litið til rýni Landhelgisgæslunnar né fjölmargra samtala á fundum á verk tíma. Í gegnum umfjöllunina skín víða skortur á skilningi á viðfangsefninu..

Landhelgisgæslan gerir athugasemdir við fullyrðingar um að skipta eigi út núverandi flugvél fyrir minni flugvél af gerðinni King Air B350ER og fjárhæðir á bilinu 100 til 700 m.kr. nefndar sem mögulegur núvirtur árlegur sparnaður. Þessar fullyrðingar eru illa rökstuddar og forsendur sem notaðar eru til grundvallar gagnrýniverðar. Í viðauka skýrslunnar er að finna uppstillingu Advance á flugstundakostnaði núverandi flugvélar og King Air til samanburðar, og nokkrar sviðsmyndir. Endurskoðunarfyirtækið Deloitte yfirfór útreikningana fyrir Landhelgisgæsluna og komst að því að villur var að finna í framsetningunni, bæði á útreiknuðum undirliggjandi flugstundakostnaði, sviðsmyndunum sjálfum og aðferðafræði sem

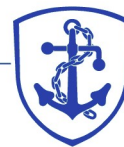


blæs ranglega út fastan rekstrarkostnað. Ýmsar forsendur að baki útreikningum eru sömuleiðis taldar gagnrýniverðar, ekki síst forsenda um 35% kostnaðarábata við útboð reksturs flugvélar, án nokkurs rökstuðnings. Ólíkar sviðsmyndir, allt frá óbreyttum rekstri í útboðinn rekstur með 35% kostnaðarábata, eru síðan notaðar til að setja fram framangreinda fullyrðingu um 100 til 700 m.kr. núvirtan árlegan sparnað án frekari skýringa. Niðurstaða Deloitte er afgerandi: **„munurinn á rekstrarkostnaði flugvéla er umtalsvert minni en niðurstaða Advance eða á bilinu 8-45 m.kr. á ári, fyrir sambærilegar sviðsmyndir.“** Þá er vantalin áætlaður kostnaður við kaup á eftirlitsbúnaði. Um ámælisverð vinnubrögð er að ræða af hendi Advance.

Til viðbótar við þessa stærstu og alvarlegustu rangfærslu eru fjölmargar aðrar staðreyndavillur, mistúlkanir og rangfærslur að finna í skýrslu Advance. Þá er miður að ekki hafi verið farið meira á dýptina í sérhæfðum tæknilegum atriðum, sér í lagi flugrekstrarhandbók og vaktakerfum áhafna, sem Landhelgisgæslan batt hve mestar vonir við að myndu nýtast stofnuninni hvað hagræðingu varðar. Þó er ekki svo að ekki sé neitt gagnlegt að finna og nefnd eru nokkur atriði sem stofnunin mun sannarlega skoða og vinna með.

Hér fyrir neðan verða talin upp þau atriði sem Landhelgisgæslan gerir helstu athugasemdir við:

- 1. Í skýrslu Advance er komist að þeirri niðurstöðu að „skipta ætti út Q300 og fara í B350R eða álíka hagstæða flugvél“:** Engin fagleg eða fjárhagsleg rök styðja skoðun Advance á umræddu atriði. Villur eru í útreikningum og sviðsmyndum Advance, fastur kostnaður blásinn út og veigamiklar reikniforsendur ekki studdar gögnum, svo sem hvað varðar 35% kostnaðarábata ef rekstur væri boðinn út. Bornar eru saman ósamanburðarhæfar sviðsmyndir. Fram kemur í minnisblaði Deloitte, sem unnið var fyrir Landhelgisgæsluna, að mögulegur ávinningur gæti orðið 8-45 milljónir á ári þegar sambærilegar sviðsmyndir eru bornar saman en ekki 100-700 milljónir eins og haldið er fram í skýrslu Advance. Þá er ekki búið að taka tillit til vanmats Advance á kaupum á eftirlitsbúnaði.
- 2. Í skýrslunni kemur einnig fram „að fara þurfi dýpra í að meta kosti þess, galla og notagildi að vera með tvær stærðir af þyrlum“:** Ákvörðun um að LHG hafi þrjár stórar þyrlur byggir á þarfagreiningu og mati sem innanríkisráðuneytið fékk fyrirtækið [Analytica](#) til að gera árið 2016. Eins og fram kemur í skýrslunni skerðist viðbragðsgeta verulega með því að reka tvær stórar þyrlur og eina litla.
- 3. Þá er einnig talað um skoða hvort hægt væri að nota þyrlur frá nágrannalöndunum sem „Back up“ eða með samningi við einkaaðila:** Landhelgisgæslan er þegar með samstarfssamning við nágrannaþjóðir varðandi stuðning með þyrlur og önnur tæki þegar vá ber að höndum. Það er þó svo að engin nágrannaþjóð býr yfir umfram björgunargetu og er aflögufær um tæki og mannskap. Að semja við einkafyrirtæki um slíkt felur alltaf í sér viðbótarkostnað.
- 4. Í skýrslunni er lagt til að bjóða út allar stórar skoðanir á flugvélinni TF-SIF og skoða að bjóða út stórar skoðanir á þyrlum:** Landhelgisgæslan hefur keypt og mun halda áfram að kaupa þjónustu frá einkaaðilum eftir því sem hagkvæmt þykir og aðstæður leyfa.



5. Einnig má finna eftirfarandi hugleiðingu í skýrslunni; „Varðskipin gegna mikilvægu hlutverki við leit og björgun en það má spyrja sig hvort að það sé samt kostnaðarlega séð skynsamlegt að vera alltaf með annað skipið úti þar sem mögulega er það hinum megin við landið og geti verið allt að 48klst. á leiðinni að útkallsstað?: Hugleiðingar um hvort kostnaðarlega sé skynsamlegt að hafa varðskip á sjó í ljósi þess hve langt geti verið frá staðsetningu varðskips að neyðaratviki má leggja að jöfnu við ef lagt yrði til að slökkvilið sé ekki með slökkviliðsmenn á vakt því það kvikni svo sjaldan í. Ávallt eru nýttar allar mögulegar bjargir nálægt neyðarstað, hvort sem um er að ræða skip og báta í einkaeigu eða björgunarsveita. Varðskipin eru þegar fullhlaðin verkefnum og gegna mikilvægu hlutverki við fiskveiðieftirlit, löggæslu, öryggisgæslu og fjölmörg önnur verkefni. Auk þess ber Landhelgisgæslunni að uppfylla skyldur Schengen samstarfsins um landamæraeftirlit. Það ætti því þvert á móti á að stefna að því að stytta mögulegan útkallstíma á leitar- og björgunarsvæðinu umhverfis Íslands, sem telur 1,9 milljónir ferkílómetra, með því að bæta við áhöfnum á varðskipin tvö og gera þau bæði út stóran hluta ársins

6. Samanburður við nágrannalönd: Samanburður við Norðmenn og Finna sýnir berlega að Ísland stenst engan vegin samanburð þegar kemur að löggæslu, eftirliti, mengunarvörnum og leit og björgun á hafinu.

Landhelgisgæslan bendir jafnframt á að stofnunin hefur sent dómsmálaráðuneytinu hlekk á skjal með ítarlegri samantekt á athugasemdum við skýrslu Advance.

Meðfylgjandi er minnisblað Deloitte.