



PROTOKOLL

2008-06-11

Närvarande: Ulf Hallström, Sjöfartsverket, ordförande
Anders Jönsson, Sjöräddningssällskapet
Tommy Carlsson, Kustbevakningen
Marcus Cato, Sveriges Kommuner och Landsting
Bengt-Olof Hammarlöf, Luftfartsstyrelsen
Sören Lundström, Räddningsverket
Markus Greigård, Försvarsmakten
Per-Åke Nilsson, Socialstyrelsen
Kristian Zander, Rikspolisstyrelsen
Anna-Karin Hedborg-Ekeblad, Sjöfartsverket/MRCC
Susanne Degerstedt, Sjöfartsverket, sekreterare

Frånvarande: Arild Winge, Viamare After Sales AB
Nils-Erik Norin, SOS Alarm AB

Protokoll från sammanträde nr 102 med Centrala Samrådsgruppen för Sjöräddning (CSS)

Tid: Onsdagen den 11 juni 2008

Plats: Sjöfartsverkets lokaler, Drottninggatan 26, Stockholm

1. Mötets öppnande

Ordföranden Ulf Hallström hälsade deltagarna välkomna till dagens möte.

2. Fastställande av dagordning

Föreslagen dagordning fastställdes med följande tillägg:

- h) Program för Sjöräddning: Ulf Hallström
- i) Öppna jämförelser: Marcus Cato
- j) Sjukvårdsinsatser vid sjöräddningens sjuktransporter: Per-Åke Nilsson

3. Genomgång och godkännande av föregående protokoll

Föregående protokoll godkändes.

4. Informations- och diskussionspunkter

a) RAKEL

Ulf Hallström informerade om grunderna för införande av RAKEL-systemet. RAKEL är avsedd för samverkan på ledningsnivå. För sjöräddningens del innebär det att i första hand MRCC och våra räddningshelikoptrar ska använda systemet.

Sjöfartsverket har utrett sitt behov av systemet och verksledningen har där-
efter tagit beslut om att MRCC, samtliga räddningshelikoptrar, Vänerns
Sjötrafikområde/Trollhätte kanal samt den skyddade ledningsplatsen på HK
ska utrustas med systemet.

När Sjöfartsverket gick in i systemet, uppgavs att installations- och
abonnemangskostnaderna för Sjöfartsverkets del skulle uppgå till 176,000
kronor. Den summan har nu höjts och i Regleringsbrevet står angivet att
Sjöfartsverket årligen ska betala 800,000 kronor för RAKEL-systemet. För
denna summa kan verket under 2008 i stort sett få så många telefoner man
önskar. Dock kommer en översyn av kostnader m.m. att göras av KBM
under 2009, vilket gör att kostnaderna kan komma att öka betydligt fr.o.m.
2010 om Sjöfartsverket införskaffar ett större antal RAKEL-installationer än
som motsvaras av den summa man nu betalar.

SSRS har anmält ett stort behov av RAKEL-telefoner, närmare 1400
abonnemang, vilket motsvarar en kostnad om 13,5 miljoner kronor.
Diskussioner har förts på - olika nivåer - om vem som ska bekosta dessa
abonnemang. Sjöfartsverket och SSRS kommer i detta avseende att fortsätta
dialogen med KBM för eventuell anslutning av SSRS till systemet, antingen
som egen aktör/huvudlicensinnehavare till ett rimligt pris eller via
Sjöfartsverket.

SOLAS-konventionen styr de internationella bestämmelserna kring sjörädd-
ningens kommunikationssystem och användningen av VHF. VHF är det nu
gällande och fullt fungerande unika kommunikationssystemet inom sjörädd-
ningen över hela världen. RAKEL-systemet skall ses som ett komplement
till detta och kommer att användas vid den typ av sjöräddningsfall då
enheter eller ledningsfunktioner utan tillgång till VHF används.
Sjöfartsverket är emellertid medveten om att utvecklingen kan medföra att
RAKEL-systemet i framtiden också kan komma att användas som ett
ledningssystem.

SKL: Man bör lägga avgiftsdiskussionerna åt sidan och titta mer på med-
borgarperspektivet, se framåt utvecklingen, vilka möjligheter det nya
systemet kan ge osv.

PROTOKOLL

Datum

2008-06-11

RPS: Polisen är i behov av ett nytt kommunikationssystem. RAKEL kan motsvara det. Problemet med RAKEL är just kostnadsfrågan. Viktigt att alla är med i systemet. RAKEL är idag inte kompatibelt med Polisen övriga system. Sjöpolisen kommer att ha RAKEL.

KBV:s alla enheter kommer att ha RAKEL som ett komplement till VHF.

Inom Försvarsmakten har man sparsamma planer på införandet av RAKEL. Markus undersöker detta närmare.

Luftfartsstyrelsen ska ha RAKEL inom TiB och ARCC.

Konstaterades vikten av att verksamheterna måste ställa krav på systemet - vilken teknik som verksamheten har behov av, t.ex. tal, text, data m.m.

b) Internationella SAR-övningar

Förutom samarbetet med NATO genom deltagande i "Bold Mercy"-övningarna vad gäller sjö- och flygräddning, utvecklas samarbetet mellan Sverige, Finland och Estland med gemensamma övningar. På sikt skulle de nu gällande bilaterala avtalen om sjö- och flygräddning kunna ersättas med multilaterala avtal mellan aktuella länder.

Den 16 september i år kommer Finland att leda en större internationell sjöräddningsövning, dels med en ACO-övningsdel och dels en annan övningsdel där RITS ingår. Från svensk sida är det angeläget att delta i dessa delar och att hitta samverkansformer för framtiden.

SAREX-övningarna vid Bornholm är enhetsövningar till skillnad från de flesta andra övningar, vilka innefattar även övning av MRCC- och övriga ledningsfunktioner. SAREX-övningarna vänder sig således till respektive lands enheter på fältet. Det är mycket stora variationer på deltagande enheters utrustningar m.m. och på rutiner i övrigt. Det är därför viktigt att öva dessa och praktiskt erfara hur enheterna fungerar tillsammans i internationella sammanhang.

c) Statistikgruppens rapport

Vid föregående möte i CSS-gruppen ställdes frågan varför antalet sjöräddningsfall under 2007 hade ökat med hela 40 % - fanns det någon förklaring på detta.

Under våren 2008 har en analysgrupp, bestående av representanter från Sjöfartsverket, Sjösäkerhetsrådet och SSRS, arbetat med frågan. Gruppen har i en rapport lämnat en sammanställning över tänkbara orsaker.

PROTOKOLL

Datum

2008-06-11

Bland annat konstateras i rapporten

- att fritidsbåtssektorn står för nära 100 % av ökningen sjöräddningsfall
- att samarbetet mellan SOS Alarm och MRCC förbättrats under 2007 genom information och utbildning, vilket resulterat i en bättre hantering av inkommande larm hos SOS Alarm, vilket i sin tur lett till ett ökat antal sjöräddningsfall
- att sjöräddningsverksamheten blivit mer synlig tack vare att fler SAR-enheter och även nya SSRS-stationer tillkommit under året, vilket kan ha gjort allmänheten mer benägen att larma
- att högt vattenstånd tillsammans med blåsig väder gör att båtar kommer loss och orsakar larm
- att blåsig/dåligt väder skapar akuta problem vid motorhaverier o.dyl.
- att den mänskliga faktorn spelar en stor roll - brister i gott sjömansskap och sunt förnuft
- att förmodat hög hastighet troligen spelar en stor roll.

Sammantaget har detta medfört att antalet klassade "Beredskapslägen" stått för den största delen av ökningen av sjöräddningsinsatserna.

Konstaterades även att man bör utveckla sättet på vilket man idag hämtar statistik från DISCO SAR. Ett förslag från analysgruppen är att sjöräddningsenheterna skriver mer detaljerat i rapporterna, t.ex. kring omständigheter, vad som hänt, vad berodde det på osv.

Informerades om att man på Sjöfartsverkets hemsida har skapat *MRCC Online* - en sida där information om aktuella sjöräddningsfall läggs ut. Detta för att tillgodose allmänhetens och massmedias behov av fortlöpande information om aktuella sjöräddningsinsatser.

MRCC Online uppdateras fortlöpande. Sidan nås under huvudrubriken Press eller <http://www.sjofartsverket.se/mrcconline>

d) RITS: lägesrapport, olika aktörers erfarenheter av insatser

Räddningsverket informerade om dagsläget beträffande tecknande av nya RITS-avtal. Avtalen som gäller idag tecknades 1998. Dessa måste se över då viss utbildning och visst lagrum är inaktuellt. Även avtalstexten bör i vissa fall förtydligas.

PROTOKOLL

Datum

2008-06-11

Förslag till ny avtalstext finns idag framtagen. Texten har remitterats ut till kommunerna för synpunkter. Ett möte kommer att ske i närtid med SRV, SjöV, KBV m.fl. för att diskutera förändringarna.

e) Information och frågor från SSRS

Antalet anlöp av stora kryssningsfartyg inom svenskt sjöräddningsområde har ökat. Det finns en större hotbild vad avser terrorism mot kryssningsfartygen än mot den ordinära färjetrafiken. Polisen är ansvarig myndighet vid ett terroristlarm (SSAS/ISPS). Själva larmet kommer in till MRCC och vidarebefordras till Polisen.

Ulf Hallström inhämtar information om vidareutvecklingen av AIS till nästa möte. Inom IMO/NAV hanteras strategin internationellt. Rolf Zetterbergs PM om detta - E-navigation Strategy - kan bifogas protokollet.

SSRS har 165 enheter idagsläget. Man har fått in många donationer och har många projekt igång.

SSRS föreslår möte i Göteborg nästa gång i SSRS lokaler.

f) Tydliggörande av OSC-koncept och OSC-utbildning

Utbildning till OSC sker idag i två steg. Dels genomförs en SAR-G-utbildning, i vilken ledningsmetodik ingår till viss del. Därefter genomförs en fortsättningskurs under en vecka för deltagare med särskilda färdigheter. Kursledningen väljer bland de sökande och utser de som får gå den särskilda OSC-kursen.

Varje sjötrafikområdeschef ska se till att tillräckligt många OSC finns utbildade inom sitt område.

g) Utredningen om Skokloster-olyckan

Ulf informerade om olyckan och om utredningen. De två helikoptrarna visste inte om varandra. Räddningshelikoptern hade redan börjat vinscha, när ambulanshelikopter anlände. SOS Alarm borde informerat om detta på ett tydligare sätt.

ARCC har ändrat sina rutiner och kontrollerar numera alltid med SOS Alarm om de har dragit ambulanshelikopter.

Vissa rekommendationer lämnas i rapporten. Utredningen kommer att finnas på SjöV:s hemsida.

h) Program för sjöräddningen

Enligt lagen om skydd för olyckor ska Sjöfartsverket upprätta "Program för sjöräddning". Från den 1 juli 2008 är HERS-en ersatt av den svenska översättningen av IAMSAR Volym 3 samt "Program för sjöräddning". Programmet samt översättningen finns tillgängligt på www.sjofartsverket.se/Om_oss/Sjoraddning.

i) Öppna jämförelser

SKL driver ett "benchmarkingprojekt" där verksamheter och resultat i kommuner och landsting jämförs med varandra. Man har nu framgångsrikt hittat ett sätt att presentera detta för tjänstemän och politiker.

För år 2008 ska man under vinjetten Trygghet och Säkerhet bl.a. jämföra krisberedskaps- och brottsförebyggande åtgärder. Resultaten av jämförelserna kommer att publiceras som sammanställningar utan slutsatser.

Innehållet i 2009 års rapport har ännu inte slagits fast. Dock ska vinjetten Trygghet och Säkerhet gälla. Har myndigheterna inom CSS förslag på mått/data/indikatorer som bör belysas, ta kontakt med Marcus Cato.

j) Sjukvårdsinsatser vid sjöräddningens sjuktransporter - SoS

Beslutades att Sjöfartsverket och Socialstyrelsen skall ha ytterligare ett möte om hur man ska gå vidare för att sprida informationen ang. sjukvårdsinsatser vid sjöräddning. Socialstyrelsen är sammankallande.

5. Nästa möte

Nästa möte genöförs i SSRS lokaler i Göteborg onsdagen den 3 december kl. 10.00.

6. Avslutning

Ordföranden tackade deltagarna för ett bra möte med givande diskussioner.

Vid protokollet:

Justeras:



Susanne Degerstedt



Ulf Hallström