

# **SVENSKT PROGRAM FÖR SJÖRÄDDNINGSTJÄNSTEN**

## **INKLUDERANDE HANDBOK I EFTERFORSKNING OCH RÄDDNING AV MÄNNISKOLIV TILL SJÖSS - HERS**

# **SVENSKT PROGRAM FÖR SJÖRÄDDNINGSTJÄNSTEN**

## **INKLUDERANDE HANDBOK I EFTERFORSKNING OCH RÄDDNING AV MÄNNISKOLIV TILL SJÖSS - HERS**

Datum: Februari 2008

## Innehållsförteckning

<b>Förord</b> .....	<b>1</b>
<b>1 Allmänt</b> .....	<b>2</b>
<b>2 Internationell organisation</b> .....	<b>2</b>
2.1 International Maritime Organization (IMO).....	2
2.2 SAR-konventionen .....	3
2.3 SOLAS-konventionen .....	4
2.4 IAMSAR-manualen.....	5
<b>3 Svensk Organisation - Lagar och avtal</b> .....	<b>5</b>
3.1 Lagstiftning .....	5
3.2 Avtal med grannländer .....	6
3.3 Sjöfartsverkets uppdrag .....	7
<b>4 Sjöfartsverkets centrala organisation för sjöräddning</b> .....	<b>7</b>
4.1 Administrativ ledning – SAR Co-ordinator.....	7
4.2 Centrala Samrådsgruppen för Sjøräddning (CSS).....	8
4.3 Statistik.....	9
<b>5 Operativa funktioner och uppdrag – MRCC m.m.</b> .....	<b>9</b>
5.1 Sjøräddningscentral - MRCC .....	9
5.2 Maritime Assistance Service (MAS).....	11
5.3 Säkerhetslarm från fartyg (SSAS) .....	11
5.4 Telemedical .....	11
5.5 SAR Data Provider (SDP).....	11
5.6 Sjukvårdsinsatser vid sjuktransporter från fartyg och i samband med sjöräddningsinsatser .....	12
5.7 Samarbetsplaner för sjöräddningstjänsten - passagerarfartyg.....	12
<b>6 Regional organisation – Sjøräddningsenheter</b> .....	<b>13</b>
6.1 Sjöfartsverkets regionala organisation för sjöräddning .....	13
6.2 Deltagande myndigheter.....	13
6.3 Sjøräddningssällskapet .....	13
6.4 Regionala Samrådsgrupper för Sjøräddning (RSS).....	14
<b>7 Nationella avtal för verksamheten</b> .....	<b>14</b>
7.1 Kommunala insatsstyrkor – RITS .....	14
7.2 Räddningshelikoptrar .....	14
7.3 Sjösäkerhetsinformation .....	15
<b>8 Utvärdering</b> .....	<b>15</b>
8.1 Allmänt.....	15
8.2 Lokal utvärdering .....	15
8.3 Regional utvärdering .....	16
8.4 SAR Case Study – Intern utvärdering vid MRCC.....	16
8.5 Central utvärdering .....	16
<b>9 Utbildningar och övningar</b> .....	<b>17</b>
9.1 Allmänt.....	17

---

9.2	Regionala övningar.....	17
9.3	Internationella övningar.....	17
9.4	Utbildning för Räddningsledare .....	18
9.5	SAR-G - Gemensam kurs för besättningar i räddningsenheter.....	19
9.6	SAR OSC - On Scene Co-ordinator .....	19
9.7	SAR RK – Kurs för personal kommunala räddningskårer .....	19
<b>10</b>	<b>Bedömning av möjligheterna att genomföra sjöräddningsinsatser enligt fastställs målsättning.....</b>	<b>20</b>

---

## **Förord**

### Svenskt program för sjöräddningstjänsten

Innehållet i denna del utgör tillsammans med översättningen av IAMSAR-manualens Vol III, det program för sjöräddningen som Sjöfartsverket enligt förordningen om skydd mot olyckor (SFS 2003:789) skall upprätta. Det beskriver den svenska sjöräddningsorganisationen samt de nationella avvikelser, tillägg och tillämpningar som gäller i förhållande till den av IMO och ICAO utgivna IAMSAR-manualen. Programmet ger också uppgifter om samverkan och vilken förmåga som Sjöfartsverket har för att genomföra sjöräddningsinsatser.

## **1 Allmänt**

Sjöfartsverket är enligt Förordningen om skydd mot olyckor (SFS 2003:789) ansvarig myndighet för sjöräddningen i Sverige. Administrativa frågor gällande tillsyn, normering, policy- och myndighetsärenden samt övergripande operativa frågor, avtal m.m., hanteras vid huvudkontoret i Norrköping.

Den operativa ledningen av sjöräddningsinsatser sker från sjöräddningscentralen (MRCC) i Göteborg.

Utöver Sjöfartsverkets egna resurser som lotsbåtar och VTS (Vessel Traffic Service/sjötrafikinformationscentraler) deltar i första hand båtar och flygande enheter från Sjärräddningssällskapet, Kustbevakningen, Polisen, Norrlandsflyg, kommunerna och Försvarmakten i sjöräddningsinsatser.

Verksamheten bedrivs enligt internationella konventioner och manualer, nationell lagstiftning samt Sjöfartsverkets instruktioner och föreskrifter.

## **2 Internationell organisation**

### **2.1 International Maritime Organization (IMO)**

1948 bildades vid en internationell konferens i Geneve, FNs sjöfartsorgan International Maritime Organization (IMO). Den ursprungliga benämningen var Inter-Governmental Maritime Consultative Organisation (IMCO) som 1982 ändrades till IMO.

Organisationens högsta instans är IMO Assembly som består av samtliga medlemsstater. Assembly möts normalt sett en gång vartannat år då man också utser IMO Council för en period av två år. Council är IMOs beslutande församling och består av 40 utvalda medlemsländer.

Maritime Safety Committee (MSC) är högsta tekniska forumet inom IMO. Vid MSC:s möten kan alla medlemsstater delta. MSC har till uppgift att behandla alla typer av frågor inom ramen för organisationens arbete rörande t.ex. navigation, konstruktion och utrustning av fartyg, bemanning utifrån säkerhetsperspektiv, regler för att förhindra kollisioner, hanteringen

av farligt gods, sjöräddning och andra frågor som direkt berör sjösäkerheten.

En för sjöräddningstjänsten viktig underkommitté till MSC är Radio Communications and Search and Rescue (COMSAR), och som namnet säger, behandlar den frågor som rör sjöräddningstjänst och radiofrågor. COMSAR sammanträder normalt en vecka per år och liksom i övriga kommittéer och underkommittéer indelas normalt arbetet i olika arbetsgrupper. I COMSAR förekommer normalt en arbetsgrupp för sjöräddning, en för säkerhet (security) samt en för GMDSS och tekniska frågor.

## **2.2 SAR-konventionen**

SAR-konventionen - "International Convention on Maritime Search and Rescue" (IMO SAR) antogs 1979 vid en konferens i Hamburg, med syfte att ta fram en internationell SAR-plan som, oavsett var en olycka inträffar, skulle säkerställa att räddningen av nödställda personer kan utföras av varje fördragsslutande lands SAR-organisation och om nödvändigt, i samarbete med angränsande länders SAR-organisationer.

SAR-konventionen som trädde i kraft den 22 juni 1985 hade den 15 mars 2007 ratificerats av 88 medlemsstater.

Konventionen är funktionsrelaterad (SAR functions) vilket innebär att sjöräddningsorganisationen är uppdelad i huvudfunktioner och underfunktioner. Dessa funktioner och dess tekniska och organisatoriska krav finns beskrivna i ett annex som delas in i fem kapitel och som tillsammans bildar en fungerande sjöräddningsorganisation.

De fem delarna handlar om begrepp och definitioner, organisation och ledning, samarbete mellan länder, operativa rutiner samt fartygsrapporteringsystem.

De omfattar också en uppmaning till de fördragsslutande länderna att teckna överenskommelser med angränsande stater, fastställande av sjöräddningsregioner, samutnyttjande av resurser, samarbetsrutiner, träning och övningar. Konventionen anför också att även åtgärder för hanteringen av tillstånd för tillträde med sjöräddningsresurser mellan ländernas territorialvatten bör regleras.

Konventionen föreskriver vidare åtgärder som inrättande av sjöräddningscentraler och sjöräddningsundercentraler samt ger riktlinjer för operativa procedurer vid SAR-insatser. Dessa omfattar även utseende av On Scene Co-ordinator och dennes arbetsuppgifter.

### **2.3 SOLAS-konventionen**

SOLAS (International Convention for the Safety of Life at Sea), som antogs 1974 och trädde i kraft den 25 maj 1980, hade den 30 januari 2007 ratificerats av 156 länder.

Konventionen anses allmänt som den viktigaste av alla internationella överenskommelser som rör sjösäkerhet för yrkessjöfarten. Den ursprungliga versionen antogs redan 1914, som följd av Titanic-katastrofen.

1974 års SOLAS-konvention har uppdaterats och ändrats vid ett antal tillfällen och reglerar i tretton kapitel såväl krav på fartyg som medlemsstaternas organisation för sjöräddning, landbaserade radiosystem, säkerhets- och andra frågor som ställer krav på medlemsländerna.

Exempel på delar av konventionen som är av stor vikt för sjöräddningstjänsten är;

- Kap 4 behandlar GMDSS-systemen som omfattar alla passagerarfartyg och alla lastfartyg i internationell trafik från 300 bruttoton och däröver. I samma kapitel regleras skyldigheter för anslutna länder att tillhandahålla landbaserade radiokommunikationssystem, antingen enskilt eller tillsammans med andra länder.
- Kap 5 ger regler för navigationssäkerhet som skall följas av fördragsslutande länder, och som tillhandahåller uppgifter av allmänt operativt underlag, som t.ex. meteorologisk information, israpporter och information om sjöräddningstjänst för alla fartyg i all fart.
- I detta kapitel regleras även befälhavares skyldighet att bistå nödställda samt för de fördragsslutande staterna att tillse att alla fartyg skall vara erforderligt bemannade ur ett säkerhetsperspektiv.
- I Kap 5 regleras också staters skyldighet att vidta nödvändiga åtgärder för nödradiokommunikation och samordning av insatser för räddning av nödställda inom sitt ansvarsområde.

- Kap 11-2 som antogs så sent som 2002, handlar om särskilda åtgärder för att utveckla säkerhetsfrågor och -rutiner (Security), omfattande bl.a. den s.k. ISPS-koden (International Ship and Port Facilities Security Code), samt säkerhetslarmsystem ombord i fartyg (Ship Security Alert System).

## **2.4 IAMSAR-manualen**

Den av IMO och ICAO framtagna och utgivna handboken för sjö- och flygräddningstjänst omfattar tre delar

Vol 1 Organisation och Administrativ ledning (Organization and Management)

Vol 2 Operativ ledning (Mission Co-ordination); och

Vol 3 Rörliga resurser (Mobile Facilities)

Volym 3 har översatts till svenska och ingår som en del av detta svenska program för sjöräddningstjänsten. Versionen finns nedladdningsbar som pdf-fil via [www.sjofartsverket.se](http://www.sjofartsverket.se)

Gemensamma frågor för sjö- och flygräddning, som omfattar bl.a. ändringar och utveckling av IAMSAR-manualen, hanteras inom en av IMO och ICAO utsedd expertgrupp, JWG (Joint Working Group). Denna träffas efter årligt beslut av IMO MSC (Maritime Safety Committee), en gång per år .

## **3 Svensk Organisation - Lagar och avtal**

### **3.1 Lagstiftning**

Lagen SFS (2003:778) och Förordningen (SFS 2003:789) om skydd mot olyckor reglerar bl.a. vem som har ansvar för landets olika räddningstjänster, definition och omfattning av dessa samt samverkan och andra väsentliga delar för att verksamheterna skall kunna bedrivas effektivt. Syftet är också att underlätta samarbetet vid räddningsinsatser.

I lagens inledande bestämmelser framgår att det med räddningstjänst avses räddningsinsatser som staten eller kommunerna skall ansvara för vid olyckor och överhängande fara för olyckor för att hindra och begränsa

skador på människor, egendom eller miljön. Som räddningstjänst räknas dock, vad avser sjö-, fjäll- och flygräddning samt efterforskning av försvunna personer, även andra fall **utan att** det har inträffat någon olycka eller föreligger överhängande fara för en olycka.

I lagen framgår också sjöräddningens uppgift att inom Sveriges sjöterritorium och inom Sveriges ekonomiska zon ansvara för efterforskning och räddning av människor som är eller kan befaras vara i sjönöd samt för sjuktransporter från fartyg. Uppdraget omfattar inte vattendrag, kanaler, hamnar och andra insjöar än Vänern, Vättern och Mälaren.

Förordningen om skydd mot olyckor anger att ansvarsområdet för sjöräddningen, den svenska sjöräddningsregionen, även omfattar de delar av havet utanför Sveriges sjöterritorium där internationella överenskommelser träffats och som det enligt dessa ankommer på Sverige att ansvara för. I förordningen anges också att det för sjöräddningstjänsten skall finnas en räddningscentral.

Sjöfartsverket skall också, som nämnts i inledningen, enligt förordningen upprätta ett program för sjöräddningstjänsten som innehåller uppgifter om förmåga för att göra räddningsinsatser samt uppgifter om samverkan med andra myndigheter och organisationer.

### **3.2 Avtal med grannländer**

Sverige har tecknat avtal med grannländer för sjö- och flygräddning på regerings- och myndighetsnivå. Regeringsavtalen innehåller bl.a. hur gränsdragningen mellan respektive lands sjöräddningsregioner (SRR- Search and Rescue Region) har skett och bygger på respektive lands FIR-gränser (Flight Information Region). De operativa myndighetsavtalen, som är gemensamma för Sjöfartsverket och Luftfartsstyrelsen, beskriver hur det operativa samarbetet mellan länderna skall gå till och ger också regler om möjligheterna att vid behov även kunna använda det andra landets sjöräddningsresurser.

Avtal finns 2008 - med Finland, Ryssland (gamla Sovjetavtalet), Estland, Lettland, Litauen, Polen, Tyskland, Norge och Danmark.

### **3.3 Sjöfartsverkets uppdrag**

Sjöfartsverket har i sitt Regleringsbrev från Regeringen erhållit uppdraget att svara för;

*”Efterforskning och räddning av människor i sjönöd samt sjuktransporter från fartyg skall kunna utföras dygnet runt inom de områden som lagen (2003:778) om skydd mot olyckor och internationella överenskommelser anger. Sjøräddningstjänsten skall på svenskt territorialvatten inom 60 minuter i 90 procent av samtliga fall med en flyg- eller ytenhet efter det besättningen larmats av sjöräddningscentralen, kunna undsätta en nödställd då positionen är känd. På internationellt vatten som ingår i svensk sjöräddningsregion gäller 90 minuter.”*

## **4 Sjöfartsverkets centrala organisation för sjöräddning**

### **4.1 Administrativ ledning – SAR Co-ordinator**

Sjöfartsverket är enligt förordningen om skydd mot olyckor ansvarig myndighet för sjöräddningen i Sverige. Ansvaret innebär både operativt arbete under pågående sjöräddningsinsatser och administration för att följa upp och utveckla verksamheten.

Den administrativa funktionen kallas internationellt SAR Co-ordinator och är en administrativ ledningsfunktion. Inom Sjöfartsverket ligger det övergripande ansvaret och handläggningen av policyfrågor på Sjøräddnings- och Beredskapsenheten som är en enhet inom avdelningen Sjöfart och Samhälle. Denna enhet har kontakt med andra myndigheter och organisationer verksamma inom räddningstjänsten, deltar i det internationella arbetet tillsammans med representanter för andra länder och träffar avtal i sjöräddningsfrågor på såväl nationell som internationell nivå. Funktionen utvärderar även sjöräddningsfall av särskilt intresse och sammanställer årlig statistik över utförda sjöräddningsfall.

På Sjötrafikavdelningen finns också en administrativ funktion för sjöräddningen med uppgift att effektuera de erhållna uppdragen.

För nationell samverkan, uppföljning och utveckling av sjöräddningen finns den Centrala Samrådsgruppen för Sjöräddning – CSS, med central representation från myndigheter och organisationer som medverkar med resurser eller deltar vid utvecklingen av sjöräddningen.

Sjöräddnings- och Beredskapsenheten deltar i det internationella samarbetet bl.a. i årliga möten i IMO MSC:s Sub-Committee for Radio Communication and Search and Rescue (COMSAR), Baltic and Barents Sea Co-operation on GMDSS (BBRC) och IMO/ICAO Joint Working Group.

Som en del i samarbetet med våra grannländer och i enlighet med tecknade avtal medverkar man också vid planering och genomförande av internationella sjöräddningsövningar.

Mot bakgrund av internationella regelverk, nationell lagstiftning och uppdrag från Regeringen, utformar Sjöräddnings- och Beredskapsenheten i form av uppdrag till Sjöfartsverkets utförare av sjöräddning – Sjötrafikavdelningen, att svara för resurssamordning, den operativa ledningen och genomförandet av sjöräddningsinsatser så att målsättningen för sjöräddningen kan uppfyllas. Uppdragen diskuteras och beslutas i en särskild verksamhetsgrupp med representanter från Sjöräddnings- och Beredskapsenheten, Sjötrafikavdelningens administrativa ledning för sjöräddning och Ekonomiavdelningen.

Utöver internationella konventioner och svensk lagstiftning har Sjöfartsverket enskilt eller tillsammans med andra myndigheter tecknat avtal för sjöräddningsverksamhetens avseende helikopterberedskap, kommunala räddningsgrupper (RITS-styrkor), Sjöräddningssällskapets medverkan i sjöräddningen samt med Viamare After Sales AB för kust-radiotjänster.

#### **4.2 Centrala Samrådsgruppen för Sjöräddning (CSS)**

CSS är ett rådgivande organ till Sjöfartsverket och ett nationellt forum på central nivå för utveckling av sjöräddningen i Sverige. I samrådsgruppen, som består av representanter från de myndigheter som deltar i sjöräddningen, diskuteras övergripande policy-, utbildnings- och samordningsfrågor, internationella sjöräddningsövningar samt erfarenheter från sjöräddningsfall. Förutom Sjöfartsverket som innehar ordförandeposten i CSS, finns representanter från Sjöräddningssällskapet, Kustbevakningen,

Rikspolisstyrelsen, Försvarsmakten, Räddningsverket, Sveriges kommuner och landsting, Socialstyrelsen, SOS-Alarm och Stockholm Radio.

### **4.3 Statistik**

Sammanfattning av sjöräddningsverksamheten ges varje år ut med diagram och tabeller över antalet och typ av insatser, insatta enheter och resursägare.

Statistiken för senaste året finns tillgänglig på hemsidan ([www.sjofartsverket.se](http://www.sjofartsverket.se)).

## **5 Operativa funktioner och uppdrag – MRCC m.m.**

### **5.1 Sjøräddningscentral - MRCC**

MRCC svarar för den operativa ledningen av sjöräddningsinsatserna i Sverige. Centralen är belägen i Göteborg och samlokaliserad med Luftfartsstyrelsens flygräddningscentral (ARCC) och Kustbevakningens och Försvarsmaktens regionala ledningsfunktioner. Tillsammans bildar de fyra myndigheterna Ledningscentral Karingberget (LCK). Mellan MRCC och de tre övriga myndigheterna vid LCK finns utarbetat en gemensam stabsmetodik.

MRCC är bemannad dygnet runt med behörig personal för att svara för nödpassning, larmmottagning, klassning och ledning av sjöräddningsinsatser, samband, läkarråd och sjuktransporter. MRCC är också svensk kontakt för den s.k. MAS-funktionen (Maritime Assistance Service) och mottagare av säkerhetslarm från svenska fartyg (Ship Security Alert System – SSAS), samt förmedling av läkarråd, s.k. Telemedical, från fartyg till sjöss.

Normalbemanningen vid MRCC är två personer, varav minst en av dessa skall vara behörig räddningsledare. Under sommarsäsongen mellan mitten av juni och mitten av augusti förstärks normalt bemanningen med en person under dygnets ljusa tid. För att ytterligare förstärka MRCC stab vid omfattande insatser kan räddningsledaren besluta om inkallande av förstärkning.

Räddningsledare med behörighet utfärdad av Sjöfartsverket skall alltid finnas omedelbart tillgänglig. Räddningsledaren har det övergripande

ansvaret för sjöräddningsinsatserna, analyserar och bedömer larmfakta, klassar ”kritiskt läge” som Ovisshets-, Beredskaps- eller Nödläge.

Räddningsledaren fattar också BIS (Beslut I Stort) om inriktning som omfattar insatsens mål och genomförande, samt svarar för ledning och genomförande enligt fördelning med en eller flera stabsmedlemmar i MRCC. Räddningsledaren är också den ende som får avsluta en insats. Om saknad (-e) person inte påträffas efter omfattande spaningsinsatser kan fallet inte avslutas utan måste vilandeförklaras och ärendet överlämnas till polisen. Kriterier för sådant skede är t.ex. då tid för möjlig överlevnad är ute eller att fastställt område är så väl genomsökt att den saknade inte bedöms finnas där.

Räddningsledaren kan, då han bedömer det lämpligt, utse en On Scene Co-ordinator (OSC) eller Aircraft Co-ordinator (ACO) enligt den beskrivning som finns i IAMSAR-manualen. Sjöfartsverket har för OSC utfärdat en särskild instruktion och en funktionsbeskrivning (OSC-kompendium) för användandet av OSC i Sverige.

Vid omfattande insatser eller händelser av speciell karaktär har MRCC möjlighet att kalla in experter av olika slag. Det kan till exempel vara brandingenjör, polis, fartygsinspektör eller läkare. MRCC har tillsammans med samverkande myndigheter i Göteborgsregionen en överenskommelse om användande av samverkansbefäl vid omfattande insatser.

Sjöräddningscentralen är utrustad med avancerad teknisk utrustning för radio- och telefonsamband, datorsystem med ett stort antal program för beräkningar, kartsystem, register etc.

Vid MRCC passas dygnet runt VHF kanal 16 samt andra system inom GMDSS såsom MF och VHF DSC (Digital Selective Calling). Man har också tillgång till Inmarsat-B och -C-terminaler. ARCC är svensk SPOC (SAR Point of Contact) för Cospas Sarsat.

MRCC har tillgång till Sjöfartsverkets kustradionät som fjärrmanövreras för att kunna upprätthålla radiosamband med sjöfarten, såväl handelsfartyg, fiskebåtar och fritidsbåtar som räddningsenheter - båtar och helikoptrar.

## **5.2 Maritime Assistance Service (MAS)**

Som en följd av fartygsolyckor som inneburit svåra konsekvenser på den marina miljön har direktiv och rutiner utarbetats vad gäller samarbete mellan myndigheter och räddningstjänster.

För att förhindra skador på miljön har IMO föreskrivit för kuststater att etablera en MAS (Maritime Assistance Service) för mottagning av rapporter från fartyg i svårigheter där det inte föreligger fara för människoliv. MAS skall fungera som "Point of Contact" mellan befälhavaren och berörd nation samt för de ansvariga myndigheterna i respektive land. För svenskt vidkommande är dessa Sjöfartsinspektionen och Kustbevakningen.

I Sverige är MRCC "Point of Contact" för MAS-funktionen.

## **5.3 Säkerhetslarm från fartyg (SSAS)**

Som en följd av inträffade terrorattacker i världen har såväl IMO som EU utvecklat direktiv och regelverk för händelser där fartyg utsatts för hot.

En typ av säkerhetslarm installeras därför ombord i fartyg för att snabbt kunna informera att något inträffat.

MRCC är mottagare av SSAS i Sverige och har utarbetat rutiner för bl.a. vidarebefordran av information.

## **5.4 Telemedical**

Sjöfartsverkets sjöräddningscentral (MRCC) utför förmedling av läkarråd till fartyg. Funktionen som benämns Telemedical hanteras enligt ILO-konvention 164 och innebär att på begäran ge medicinsk rådgivning från särskilt utsedda läkare till de sjukvårdsansvariga ombord. Sjöfartsverket har tecknat avtal om tjänsten med Sahlgrenska Universitetssjukhuset i Göteborg, en funktion som internationellt benämns Telemedical Advice Service (TMAS).

## **5.5 SAR Data Provider (SDP)**

För uppgifter om identitet och registrering av maritima nödsändare, Epirb (Emergency Position Indicating Radio Beacon), finns en SAR Data Provider som är kontaktpunkt gentemot andra länders sjöräddningstjänster.

Ett larm från en nödsändare via satellit måste snabbt kunna identifieras för att ge uppgifter om vilket fartyg som är i svårigheter.

Registret som upprätthålls av Sjöfartsverkets sjöräddningscentral, som är SDP för Sverige, innehåller också uppgifter om fartygs kontaktpersoner i land.

### **5.6 Sjukvårdsinsatser vid sjuktransporter från fartyg och i samband med sjöräddningsinsatser**

Sjuktransporter från fartyg ingår i sjöräddningstjänsten och omfattas därför av Sjöfartsverkets ansvar för denna. Eftersom sjukvård inte är räddningstjänst enligt lagen om skydd mot olyckor har den sjukvårdande behandlingen under sjuktransporter från fartyg och i samband sjöräddningsinsatser, varit föremål för diskussioner och behov av klarläggande.

För att tydliggöra vad som gäller när människor drabbas av sjukdom eller skada till sjöss och behöver transporteras till sjukhus har Sjöfartsverket tillsammans med Socialstyrelsen utarbetat en handbok som beskriver ansvarsförhållanden och rutiner.

I denna handbok ”Sjukvårdsinsatser vid sjöräddningens sjuktransporter” beskrivs vad som gäller angående den sjukvårdande behandlingen vid sjuktransporter från fartyg och i samband med sjöräddningsinsatser. Handboken innehåller information om lagar och regler och vad de innebär i form av övergripande ansvar, befogenheter och kostnadsansvar. Målet är att den ska hjälpa alla involverade aktörer så att de kan agera på ett sådant sätt att sjuka och skadade får det medicinska omhändertagande de behöver.

Handboken riktar sig bland annat till Sjöfartsverkets regionala organisation, sjöräddningscentraler, besättningar på ytgående och flygande räddningsenheter, ansvariga för akut- och ambulanssjukvård, beredskapsamordnare i landstingen samt SOS Alarm. Handboken finns tillgänglig och nedladdningsbar på Sjöfartsverkets ([www.sjofartsverket.se](http://www.sjofartsverket.se)) och Socialstyrelsens hemsida.

### **5.7 Samarbetsplaner för sjöräddningstjänsten - passagerarfartyg**

Enligt SOLAS-konventionens kapitel 5 (regel V/7:3) utarbetar Sjöfartsverket i samarbete med passagerarfartyg som trafikerar den svenska sjöräddningsregionen planer som ska styra samarbetet mellan sjöräddningstjänsten och aktuella passagerarfartyg i händelse av en sjöolycka. Planer

för varje enskilt passagerarfartyg finns tillgängliga och förvaras vid MRCC.

## **6 Regional organisation – Sjøräddningsenheter**

### **6.1 Sjöfartsverkets regionala organisation för sjöräddning**

Sverige är indelat i sex sjötrafikområden som vart och ett utgör självständiga enheter inom Sjötrafikavdelningen. Sjötrafikområdena är i sin tur indelade i 15 SAR-områden (Sjøräddningsområden) vilket innebär att varje sjötrafikområde innehåller ett eller flera SAR-områden. Varje sjötrafikområdeschef har ansvaret för att det i de SAR-områden som tillhör sjötrafikområdet alltid finns tillräckligt med för områdena lämpliga sjöräddningsresurser (ytenheter) med tillräckligt hög beredskap, tillräckligt utrustade samt bemannade med utbildad personal så att den målsättning för sjöräddningen som finns angivet i Sjöfartsverkets regleringsbrev kan uppnås alldeles oavsett vilken av de samverkande myndigheterna eller organisation som resursen tillhör.

### **6.2 Deltagande myndigheter**

Den svenska sjöräddningsorganisationen bygger som ovan nämnts på en bred samverkan mellan Sjöfartsverket och alla de myndigheter som har lämpliga resurser för sjöräddningsuppdrag alldeles oavsett om resursen primärt inom respektive myndighet är till för sjöräddningsuppdrag eller ej. De myndigheter som deltar med resurser vid sjöräddningsinsatser är Sjöfartsverket, Kustbevakningen, Rikspolisstyrelsen, Försvarmakten och de olika kommunala räddningstjänsterna.

### **6.3 Sjøräddningssällskapet**

SSRS (Svenska Sällskapet för Räddning af Skeppsbrutne) eller i dagligt tal benämnt Sjøräddningssällskapet, är en ideell förening och den enda deltagande part som har sjöräddning som huvudsyfte. SSRS är den största aktören ute på fältet vid sjöräddningsinsatser och svarar för ca. 50% av samtliga insatser med ytenheter. SSRS disponerar ca. 150 sjöräddningsenheter fördelade över ett 60-tal sjöräddningsstationer utmed den svenska kusten samt i Väner och Vättern. Verksamheten bedrivs helt ideellt på frivillig grund och är kostnadsfri för Sjöfartsverket. Redan 1957 tecknades ett avtal för sjöräddningstjänst mellan SSRS och dåvarande Sjöfarts-

styrelsen. Ett nytt avtal upprättades 1997 vilket uppdaterades 2001 och gäller tills vidare.

#### **6.4 Regionala Samrådsgrupper för Sjøräddning (RSS)**

I varje SAR-område genomförs regelbundet regionala möten och sjöräddningsövningar med deltagande av representanter för de myndigheter och organisationer som normalt deltar med resurser eller samverkar vid sjöräddningsinsatser inom SAR-området. Sammankallande är sjötrafikområdets sjötrafikområdeschef eller, efter delegation, handläggaren av sjöräddningsfrågor inom sjötrafikområdet.

### **7 Nationella avtal för verksamheten**

#### **7.1 Kommunala insatsstyrkor – RITS**

Sjöfartsverket har tillsammans med Kustbevakningen, med Räddningsverket som samordnande part, avtal som reglerar de s.k. RITS-avtalen som innebär medverkan av vissa kommuner i den statliga räddningstjänsten till sjöss. RITS-styrkornas medverkan i sjöräddningen består av livräddande insatser vid brand ombord i fartyg. Funktionen är i första hand avsedd att användas i passagerarfartyg.

Funktionen har funnits sedan de första avtalen tecknades 1992. De omförhandlades 1997 då styrkans storlek minskades till 6 man. De kommuner som idag håller beredskap med RITS är Stockholm, Göteborg, Helsingborg, Karlskrona, Gotland och Härnösand/Kramfors.

I tillägg till avtalen finns en instruktion för deltagande parter som bl.a. reglerar metodik och utrustning.

En samordningsgrupp med representanter för Räddningsverket, Sjöfartsverket, Kustbevakningen och berörda kommuner träffas regelbundet.

#### **7.2 Räddningshelikoptrar**

Enligt avtal mellan Sjöfartsverket och den civila helikopteroperatören Norrlandsflyg finns en beredskap med räddningshelikopter för sjöräddning på fem platser i landet – Göteborg, Ronneby, Visby, Stockholm och

Sundsvall. Beredskapstiden är 15 minuter. Beredskapen i kombination med den strategiskt geografiska placeringen av helikoptrarna ger yttäckning och en god kapacitet för genomförande av sjöräddningsinsatser över större delen av den svenska sjöräddningsregionen och inom de tidsramar som finns angivna för sjöräddningen i Sjöfartsverkets regleringsbrev.

Helikoptrarna är av typ Sikorsky S-76C och besättningen består av två piloter, en vinschoperatör och en ytbärgare som bor på baseringarna.

### **7.3 Sjösäkerhetsinformation**

Sjöfartsverket har genom Viamare Sales AB ett avtal för hantering av sjösäkerhetsinformation, s.k. MSI (Maritime Safety Information) under icke kontorstid. Uppgiften innefattar sammansättning och utsändningar som navigations- och vindvarningar, väderrapporter och sjöräddningsmeddelanden på GMDSS-system och trafikkanaler på VHF och MF. Under kontorstid hanteras tjänsten (Baltico) av Sjöfartsverkets sjökarteenhet.

## **8 Utvärdering**

### **8.1 Allmänt**

Utvärdering av sjöräddningsinsatser kan ske på olika nivåer och förläggas nära i tid efter insatsen eller vid senare tillfälle. Den kan också rikta sig till alla deltagande, eller till särskilt utvalda personer eller besättningar, beroende på målet och syftet med utvärderingen.

Även då en räddnings- eller efterforskningsinsats gått helt enligt planen och alla saknade eller nödställda räddats, finns alltid erfarenheter att dra och nyttiga lärdomar att sprida till samtliga intressenter även om de inte deltagit vid insatsen. Därför bör alltid en utvärdering av insatsen ske. På vilken nivå denna utvärdering läggs beror på fallets karaktär.

### **8.2 Lokal utvärdering**

En lokal utvärdering kan genomföras snarast efter insats, med deltagande av personal från fasta och/eller rörliga enheter som varit engagerade i insatsen. Den kan t.ex. ske spontant genom att enheterna samlas på en överenskommen plats för att prata igenom insatsens genomförande och

resultat. Anteckningar från utvärderingen skickas till MRCC som bilägger dessa till ärendets övriga dokumentation.

### **8.3 Regional utvärdering**

Då räddningsledaren eller befälhavare på enhet anser det befogat kan initiativ tas till en regional utvärdering. Vid denna bör samtliga befälhavare från enheterna som medverkat i insatsen delta. Om annan räddningstjänst eller grannländers sjöräddningstjänst medverkat bör även dessa vara representerade vid utvärderingen. Beslut om regional utvärdering kan ske efter samråd mellan MRCC och Sjötrafikavdelningen centralt, alternativt via Verksamhetsgruppen för sjöräddning.

Skäl för att sammankalla till en regional utvärdering kan t ex vara att räddningsledaren (SMC) eller befälhavare anser att insatsen gett positiva eller negativa erfarenheter och att dessa erfarenheter bör ges större spridning genom protokoll från utvärderingen.

Med tanke på avstånd mellan MRCC och den platsen där insatsen genomförts, samt sjötrafikområdets regionala samordningsuppdrag, är det lämpligt att berört sjötrafikområde svarar för värdskap och genomförande av regionala utvärderingar, samt för anteckningar från dessa.

Anteckningarna skickas till deltagande representanter, till MRCC att bilägga till övrig insatsdokumentation, samt till Sjöfartsverket centralt (Sjöräddnings- och Beredskapsenheten och Sjötrafikavdelningen).

### **8.4 SAR Case Study – Intern utvärdering vid MRCC**

MRCC genomför då så bedömts lämpligt en intern studie av en genomförd sjöräddningsinsats i syfte att utveckla metodik och samverkan samt för att sprida erfarenheterna, ”lessons learned” internt eller vid t.ex. regionala samverkansgruppsmöten (RSS).

### **8.5 Central utvärdering**

Centrala utvärderingar av sjöräddningsinsatser insats kan initieras och beslutas av Sjöfartsverket centralt (SAR Co-ordinator) vid omfattande eller särskilt uppmärksammade händelser, samt efter önskemål från samverkande myndigheter och organisationer. Formen för utvärderingen avgörs från fall till fall.

## **9 Utbildningar och övningar**

### **9.1 Allmänt**

Svensk sjöräddningsorganisation är unik såtillvida att de flesta myndigheter och organisationer som deltar har andra primära uppgifter i samhället. Gemensamt för samtliga är dock att man har materiella och personella resurser som är användbara vid sjöräddningsinsatser samt att personalen också är utbildad att handha enheter och utrustning. (Se under tidigare avsnitt 6. Regional organisation-sjöräddningsenheter).

Sjöfartsverket genomför sjöräddningsutbildning på olika nivåer med inriktningen och syftet att tillgodose behovet av kompetens för utförande av olika förekommande sjöräddningsfunktioner (SAR-functions).

För att utveckla samverkan och hålla en hög och jämn nivå på räddningsenheternas besättningar och för att all personal som deltar i en sjöräddningsinsats skall ha ett gemensamt språk och gemensamma rutiner, anpassade till SAR-konventionen och IAMSAR-manualen, samt kunskap om praktiskt handhavande av sjöräddningsutrustning genomför Sjöfartsverket kurser vid Arkö Kursgård och Sjärräddningsskola.

Sjöfartsverkets mål är att all personal som deltar vid sjöräddningsinsatser skall ha fått den utbildning som är relevant för just den funktion som den enskilde individen skall fylla vid en insats.

### **9.2 Regionala övningar**

I syfte att upprätthålla och utveckla förmågan att genomföra sjöräddningsuppdrag, genomför Sjöfartsverkets sjötrafikområden regionalt i varje sjöräddningsområde minst en SAR-övning per år. Övningarna bör ha scenario och omfattning som motsvarar områdets riskprofil utifrån de senaste tre årens statistik, samt deltagande med resurser från myndigheter och organisationer som normalt deltar i sjöräddningsinsatser för det aktuella området. Nationella resurser som RITS och räddningshelikoptrar rekvideras för övningar efter samråd med sjötrafikavdelningen centralt.

### **9.3 Internationella övningar**

Initiativ och beslut om deltagande i internationella SAR-övningar tas av Sjärräddnings- och Beredskapsenheten vid Sjöfartsverket som därefter ger

uppdrag åt Sjötrafikavdelningen att planera och genomföra, alternativt medverka vid sådana om övningsledningsansvaret ligger på annat lands SAR-tjänst.

Internationella övningar kan ske inom ramen för de bilaterala avtalen, övningar av typ Bold Mercy eller samverkansövningar i vissa havsområden som återkommer årligen och arrangeras av något grannland, t.ex. SAREX-övningar vid Bornholm. På samma sätt som för regionala SAR-övningar sker resursinbjudan till nationella resurser i samråd med sjötrafikavdelningen centralt.

Gemensamt för alla typer av övningar är syftet att de skall återspegla verkligheten i scenario och övriga upplägg. Övningar bör innehålla såväl spaningsinsats som räddningsmoment och omhändertagande av överlevande. Planering och genomförande skall ske på liknande sätt i alla regioner och baseras på rekommendationer i Sjöfartsverkets övningsmanual.

#### **9.4 Utbildning för Räddningsledare**

Utbildning av räddningsledare påbörjas omedelbart efter anställning vid MRCC och innehåller teoretiska och praktiska block samt arbetsplatsutbildning (On the Job Training) vid MRCC under cirka 18 månader. med begränsad behörighet innan den sökande, om så bedöms lämpligt, kan uppnå räddningsledarebehörighet. Krav på radiocertifikat är General Operators Certificate (GOC), Coast Stations Operators Certificate (CSOC) eller motsvarande.

Efter genomförda skriftliga och praktiska prov och erforderlig praktisk arbetsplatsutbildning genomförs en muntlig utcheckning som avslutning på utbildningen. Representanter för Sjöräddnings- och Beredskapsenheten, Sjötrafikavdelningen centralt och chefen för MRCC beslutar därefter om behörighet som räddningsledare skall utfärdas.

Räddningsledare vid MRCC har tidigare gått den sex veckor långa HRK-kursen i Räddningsverkets regi. Denna planeras från 2009 (provkurser 2008) att ersättas av Centrala Samverkans Kurser (CSK). som till delar ersätter HRK. enligt följande koncept;

CSK 2 - fördjupning samverkan vid stora olyckor.

Kursen syftar till att deltagarna ska tillgodogöra sig kunskaper om samhällets räddningstjänst och övriga samverkande aktörer och kunna relatera denna kunskap till sin egen organisation.

#### CSK 3 – fördjupning samverkan stora olyckor och extraordinära händelser

Kursen har sin utgångspunkt i olika typer av olyckor och hur konsekvenserna av dessa påverkar samhället. Kursen är indelad i ett antal teman med koppling till olika karaktärer på extraordinära händelser.

#### CSK 4 - fördjupning internationell samverkan

Kursen grundar sig på det nationella systemet och ger deltagarna en inblick i olika internationella samarbeten, avtal och stödsystem.

### **9.5 SAR-G - Gemensam kurs för besättningar i räddningsenheter**

Sjöräddningsutbildning för enhetspersonal grundkurs med målsättningen är att förbättra effektiviteten i sjöräddningsorganisationen genom djupare kunskaper och förbättrad samverkan. Kursen riktar sig till personal från Sjöfartsverket, andra i sjöräddningen deltagande myndigheter samt parter såsom SSRS och Norrlandsflyg.

Plats: Arkö. Kurstid 2 x 5 dagar.

### **9.6 SAR OSC - On Scene Co-ordinator**

Utbildning av personal för att i syfte att, under ledning av räddningsledare, kunna utföra minutoperativ ledning som OSC.

Plats: Arkö. Kurstid 5 dagar

### **9.7 SAR RK – Kurs för personal kommunala räddningskårer**

Målsättningen är att förbättra effektiviteten i sjöräddningsorganisationen genom djupare kunskaper i framförallt båthantering, navigation och förbättrad räddningstjänstsamverkan och riktar sig till personal som bemannar kommunala räddningskårers räddningsenheter samt från andra berörda enheter.

## **10 Bedömning av möjligheterna att genomföra sjöräddningsinsatser enligt fastställd målsättning.**

Den ovan beskrivna organisationen med den breda samverkan som sker tillsammans med andra i sjöräddningen deltagande myndigheter och andra samarbetspartners i kombination med de nationella och internationella avtal som träffats, den utbildning och den övningsverksamhet som genomförs, gör att Sjöfartsverket bedömer att såväl kompetens som kapacitet att för att kunna genomföra sjöräddningsinsatser och därvid uppnå den målsättning som finns angiven Sjöfartsverkets regleringsbrev, är god.