



SJÖFARTSVERKET

Sjöfart och Samhälle

Handläggare direkttelefon

Ulf Hallström, 011-19 11 11

Datum
2004-09-03

Vår beteckning

Ert datum

Er beteckning

Näringsdepartementet
Enheten för Transportpolitik

Yttrande över riksrevisionens redovisning av en förstudie om statliga insatser vid sjöräddning (N2004/5076/TP)

Näringsdepartementet har anmodat Sjöfartsverket att inkomma med yttrande angående rubricerad skrivelse. Sjöfartsverket lämnar härmed följande yttrande.

Sammanfattning

Sjöfartsverket delar inte i alla delar de synpunkter och slutsatser som Riksrevisionen framför, dels i sin skrivelse till regeringen och dels i själva förstudien.

Vad avser frågan om analys av sjöräddningsinsatserna tycks en missuppfattning föreligga om syftet med sjöfartsinspektionens utredningsverksamhet och syftet med utredningar och analyser av sjöräddningsfall.

När det gäller frågan om information om den samlade sjöräddningsorganisationens kapacitet kan Sjöfartsverket redan här informera om att en sådan redan finns i det s.k. resursregisteret.

Slutligen vad avser frågan om samordning av sjö- och flygräddningstjänsterna, kan Sjöfartsverket erinra om att det regeringsuppdrag som givits till Sjöfartsverket och Luftfartsverket om att gemensamt utreda förutsättningarna för en sådan samordning.

Sjöfartsverket kommenterar i det följande mer i detalj de synpunkter och förslag som Riksrevisionen framför i sin skrivelse till regeringen och därefter vad som anförs i själva förstudien.

Datum
2004-09-03

Vår beteckning

Skrivelsen till regeringen

Information om den samlade sjöräddningsorganisationens kapacitet.

Sjöfartsverket skall enligt den målsättning som finns angiven i regleringsbrevet till Sjöfartsverket, tillse att ett första fartyg når en olycksplats inom tre timmar på svenskt territorialvatten och sex timmar på internationellt vatten som ingår i svensk sjöräddningsregion efter det att larm inkommit till sjöräddningscentralen (MRCC).

I syfte att uppnå denna målsättning samverkar Sjöfartsverket med vissa statliga och kommunala myndigheter samt Sjøräddningssällskapet, vilka samtliga tillhandahåller lämpliga resurser för olika typer av sjöräddningsuppdrag. Denna samverkan sker dels centralt genom det arbete som utförs av CSS-gruppen (Centrala Samrådsgruppen för Sjøräddning) och dels regionalt i RSS-grupperna (Regionala Samrådsgrupperna för Sjøräddning). Varje sjötrafikområdeschef har uppdraget att tillse att det i hans sjötrafikområde alltid finns tillräckligt med resurser med tillräckligt hög beredskap och med tillräckligt utbildade besättningar så att den målsättning som anges i regleringsbrevet kan uppfyllas.

Vissa speciella resurser som helikoptrar och s.k. RITS-styrkor hanteras dock centralt på Sjöfartsverket. Denna resursinventering, som f.ö. sker kontinuerligt, förs sedan in i ett resursregister som finns som en del i datasystemet för sjöräddning, Disco-SAR.

Det kan nämnas att resursregistret f.n. innehåller ca. 2.000 personella och materiella resurser varav nästan 700 ytenheter.

I den händelse en resursbrist skulle uppstå inom ett visst sjötrafikområde, skulle en sådan omedelbart diskuteras både i den aktuella RSS-gruppen och i CSS-gruppen. Det är således möjligt att när som helst tillhandahålla uppdaterade uppgifter om den samlade sjöräddningsorganisationens kapacitet.

Samordning av sjö- och flygräddningstjänsterna.

Sjöfartsverket noterar att terminologin inte är korrekt eftersom begreppet sjö- och flygräddningstjänsterna omfattar den totala verksamheten inom respektive område. Den samordning som diskuterats under lång tid har endast berört samordningen av sjö- och flygräddningscentralerna i syfte att skapa en RCC (Rescue Co-ordination Centre) eller en JRCC (Joint Rescue Co-ordination Centre).

I övrigt får Sjöfartsverket meddela att det uppdrag man nu erhållit från regeringen att tillsammans med Luftfartsverket utreda förutsättningarna för en sådan gemensam ledningscentral har påbörjats.

Datum
2004-09-03

Vår beteckning

Analys av sjöräddningsinsatser

Den analysverksamhet som utförs av sjöfartsinspektionen är olycksutredningar som klarlägger ett olycksförlopp och dess orsaker samt också analys av incidentrapporteringen och analys av resultatet av sjöfartsinspektionens periodiska tillsyn. Syftet är att identifiera olyckstrender och genom förebyggande arbete höja sjösäkerheten.

De analyser som görs av vissa sjöräddningsinsatser är artskilt från ovanstående och har som syfte att klargöra om de olika funktioner som används inom sjöräddningen har fungerat på ett tillfredsställande sätt. De har således ingenting med sjösäkerhet att göra utan tar istället fasta på att identifiera vilka funktioner som fungerat bra och de som har fungerat mindre bra inom hela den sjöräddningsorganisation som finns för att rädda människor som råkat i sjönöd.

Analysen av ett sjöräddningsfall följs ofta av en eller flera rekommendationer som sedan tas in i checklistor eller åtgärdsplaner eller kan föranleda andra aktiviteter som särskilda utbildningar eller övningar. Dessa analyser kan således ses som en del i kvalitetssystemet. Mot bakgrund av ovanstående finns enligt Sjöfartsverkets uppfattning ingen anledning att utvidga arbetet med analyser av olyckor på det sätt som Riksrevisionen föreslagit eftersom de behandlar olika saker och framförallt har helt olika syften.

Riksrevisionens förstudie ”Statliga insatser för sjöräddning”.

I inledningen framförs att sjöräddningen bör ses som ett led i ett planmässigt sjösäkerhetsarbete samt att när svåra olyckor och olyckstillbud inträffar på haven ger det anledning att grundligt ompröva säkerheten och sjöräddningen på viktiga punkter. Sjöfartsverket har ovan under rubrikerna ”Information om den samlade sjöräddningsorganisationens kapacitet” och ”Analys av sjöräddningsinsatser” anfört sina synpunkter på detta.

2.2 Internationella regler.

Här anförs att funktionen ”Mission Co-ordination” ombesörjer ledningen av sjö- och flygräddningstjänsten. Den korrekta formuleringen är att denna funktion ombesörjer ledningen av sjö- och flygräddningsfallen.

2.3 Avtal med angränsande länder.

Det kan här nämnas att avtalsförhandlingarna med Ryssland också är avslutade men att något avtal ännu inte undertecknats. Däremot finns ett gammalt avtal med det forna Sovjetunionen som tillämpas i praktiken. Vidare saknas under detta avsnitt det samarbete som sker i BBRC (Baltic and Barent sea Regional Co-operation)

Datum
2004-09-03

Vår beteckning

3.2 Förmåga att göra sjöräddningsinsatser.

Här benämns HERS som "Handledning i eftersökning och räddning till sjöss" Den korrekta benämningen är "Handbok --- o.s.v." Vidare kan nämnas att den övergripande styrningen av sjöräddningen sker från avdelningen Sjöfarts och Samhälle, däremot ansvarar Sjötrafikavdelningen för resurser och ledningen av sjöräddningsuppdragen helt i enlighet med sjöräddningens uppdelning i de tre huvudfunktionerna.

3.3 Sjøräddningsuppdragen.

Här anförs att även sjuktransporter från öar och skär ingår i begreppet sjöolyckor. Sjuktransporter från öar och skär åvilar sjukvårdshuvudmännen, däremot ingår i sjöräddningsbegreppet sjuktransporter från fartyg. Sjöfartsverket får här återigen påpeka skillnaden mellan sjösäkerhetsbegreppet och sjöräddningsbegreppet.

4. Behovet av information om sjöräddningens samlade resurser.

Sjöfartsverket hänvisar här till vad verket ovan anfört angående denna fråga. Det bör tilläggas att det sjötrafikmönster som finns inom varje sjötrafikområde ligger till grund för de resurser som sjötrafikområdeschefen anser nödvändiga för att säkerställa att sjöräddningen fungerar så att de av statsmakterna uppställda målen kan nås.

En helt annan sak är att det inte går att tillhandahålla tillräckligt med sjöräddningsresurser med hög beredskap för att kunna garantera att ett stort antal människor i varje enskilt fall alltid kan räddas även under svåra förhållanden.

Under denna punkt på sid.18 nämns Svenska Livräddningssällskapet. Sjöfartsverket utgår från att Riksrevisionen här avser Svenska Sällskapet för räddning av Skeppsbrutne (SSRS) d.v.s. i dagligt tal benämmt Sjøräddningssällskapet.

6.3 Iakttagelser.

Här anförs att de angivna rapporterna inte relaterats till de dokumenterade bristerna. Syftet med dessa rapporter har emellertid varit ett helt annat än att identifiera de brister som redan redovisats i tidigare utredningar.

7.1 Arbetet med en ny räddningstjänstlagstiftning.

På sid. 34 sista stycket, tar Riksrevisionen upp den i Sjöfartsverkets remissvar till SOU 2002:10 upptagna frågeställningen om hur två olika typer av räddningsinsatser till sjöss bäst kan samordnas. Sjöfartsverket får här påpeka att denna frågeställning endast är relaterad till

Datum
2004-09-03

Vår beteckning

förhållandet mellan sjöräddning (Sjöfartsverkets ansvarsområde) och miljöräddning till sjöss (Kustbevakningens ansvarsområde.) Relationen mellan flyg- och sjöräddning berörs inte av denna frågeställning eftersom det i denna relation dels är helt klart med ansvarsförhållandena och dels att ledning och genomförande av räddningsinsatserna är identiska och följer den gemensamma flyg- och sjöräddningsmanualen (IAMSAR-manual) som Riksrevisionen f.ö. omnämner under punkten 2.2 Internationella regler.

7.4 Iakttagelser.

Sjöfartsverket hänvisar här till det regeringsuppdrag som ovan omnämns under ”Sammanfattning.”

8.1 Sammanfattande iakttagelser.

I andra stycket anges att programmet ska innehålla uppgifter om samverkan med kommuner, landsting, statliga myndigheter och berörda organisationer. Sjöfartsverket kan konstatera att detta redan finns angivet i HERS (Handbok i Eftersökning och Räddning till Sjöss.) Vidare kan anföras att Telia Mobiles kustradionät numera är Sjöfartsverket kustradionät.

8.2 Granskningsuppslag.

Sjöfartsverket vill här i allt väsentligt hänvisa till vad som tidigare anförts i denna skrivelse, i synnerhet beträffande skillnaden mellan sjösäkerhet och sjöräddning.

Bilaga 1. Sjøräddningens olika funktioner.

Under första punkten ”Övergripande ledning” nämns Sjöfartsverkets avdelning Planering/Normering som ansvarig för funktionen SAR-management. Efter omorganisation i maj 2003 har denna avdelning införlivats i avdelningen Sjöfart och Samhälle. SAR-managementfrågorna hanteras numera på enheten Sjøräddning och Beredskap på avdelningen Sjöfart och Samhälle.

Den folder om sjöräddningen som Sjöfartsverket upprättat och från vilka dessa uppgifter sannolikt är hämtade skall givetvis uppdateras för att återspegla den nuvarande organisationen.

Avslutningsvis kan det i detta sammanhang vara på sin plats att något redogöra för vad som gjorts inom sjöräddningens område sedan 1994 då ”Estonia” förläste.

1. Antalet Hkp-baser har utökats från 3 till 5.

Datum
2004-09-03

Vår beteckning

2. Beredskapstiden för Hkp har förbättrats från 2 timmar till 45 minuter och på två helikopterbaser 15 minuter dygnet runt.
3. Hkp-burna räddningsflottor har modifierats efter erfarenheterna från ”Estonia” samt uppdaterats med ny teknik.
4. Teknikutveckling i samarbete med den civila Hkp-operatören Norrlandsflyg bl.a. med AIS.
5. Samverkansavtal med Västernorrland/Gotland och Luftfartsverket för att ytterligare höja kvalitén på Hkp-tjänster.
6. RITS-funktionen har genom nya avtal effektiviserats och gjorts mer rörliga med ökade möjligheter till samverkan mellan olika RITS-styrkor. Här kan också nämnas snabbare tillgänglighet vilket medför större räckvidd inom svenskt SRR (Search and Rescue Region)
7. Antalet RITS-kommuner har utökats till 6 och lagts på mer strategiska platser med hänsyn till Hkp-baser och färjetrafiken.
8. OSC-funktionen har utvecklats med särskild utbildning av bl.a. lotsar och OSC-beredskap i varje sjötrafikområde.
9. Bilateral sjö- och flygräddningsavtal med angränsande länder har träffats med 7 av 9 länder.
10. Såväl nationella som internationella övningar hålls regelbundet till ett bestämt minsta antal och med särskild inriktning.
Vad avser de internationella övningarna hålls dessa ofta inom PFF-samarbetet vilket medför att dessa kan genomföras med deltagande från många länder samtidigt.
11. Stabsmetodiken vid MRCC har förbättrats avsevärt genom BRM-utbildning (Bridge Resource Management) av samtliga räddningsledare och intensifierad övningsverksamhet.

Datum
2004-09-03

Vår beteckning

12. S.k. SOLAS V/7.3- planer har tagits fram för varje passagerarfartyg och som innebär en fullständig information om rederi, fartyg och sjöräddningsorganisation med angivande av tillgängliga resurser m.m. Denna s.k. SAR-plan finns tillgänglig på fartyget, hos rederiet och på samtliga MRCC inom vars ansvarsområde fartyget trafikerar.

Beslut i detta ärende, som fattats av generaldirektören Jan Olof Selén, har deltagit sjösäkerhetsdirektören Johan Fransson, chefen för Sjöfart och Samhälle, Lars Vieweg samt chefen för Sjöräddnings- och Beredskapsenheten, Ulf Hallström, den sistnämnde föredragande.

Jan Olof Selén
Generaldirektör

Ulf Hallström
Chef Sjöräddnings och
Beredskapsenheten