

Regeringsuppdrag rapport

Uppdrag att utreda förutsättningarna för att använda Sjöfartsverkets sjö- och flygräddningshelikoptrar som en resurs för skogsbrandsbekämpning.

Del 2

Datum
2018-12-12

Vår beteckning
18-03148-4

© Sjöfartsverket
Sjö- och Flygräddning

Rapporten finns tillgänglig på Sjöfartsverkets webbplats www.sjofartsverket.se

Dnr/Beteckning 18-03062-3
Redaktörer Carina Eriksson och Mowgli Halléhn
Månad År december 2018

Eftertryck tillåts med angivande av källa.

1 Sammanfattning

Sjöfartsverket har på Regeringens uppdrag utrett förutsättningarna för att använda Sjöfartsverkets sjö- och flygräddningshelikoptrar typ AW139 SAR¹ som en resurs för skogsbrandsbekämpning. Att verka som skogsbrandsbekämpningsresurs med helikopter innebär möjligheten att fälla vatten. Utredningen belyser tre möjliga alternativ med olika ambitionsnivåer.

Samtliga tre alternativ i rapporten omfattar modifiering av nuvarande helikoptrar samt utbildning av personalen.

För det första alternativet, som inte påverkar Sjöfartsverkets nuvarande huvuduppdrag inom sjö- och flygräddning (SAR) negativt, krävs investeringar och utökad bemanning. Alternativ 1 skapar utöver beredskap för initial och uthållig skogsbrandsbekämpning också bättre redundans och därmed högre servicenivå för sjö- och flygräddning samt en ökad förmåga att hantera stora olyckor. Detta alternativ är en förutsättning för att bättre tillgodose Försvarens behov av ökad yttäckning² under huvuddelen av året jämfört med idag. Det ger också bättre förutsättningar att stödja annan statlig räddningstjänst såsom Polisen, exempelvis vid fjällräddning samt eftersök av försvunnen person. Vidare skulle det utöver möjlighet att stödja kommunal räddningstjänst vid skogsbrandsbekämpning också ge utökad möjlighet till stöd vid andra typer av olyckor, till exempel drunknings- och isolyckor i mindre insjöar utanför Sjöfartsverkets ansvarsområden samt evakuering genom vinschning av skadade i oländig terräng. För att genomföra detta alternativ krävs det att Sjöfartsverket anskaffar tre till fyra helikoptrar och anställer fler besättningar som möjliggör etablering av en sjätte bas i Norrlands inland. Ett sådant utökat system³ ger en högre närvaro över hela ytan och ett minskat behov av att tillfälligt stänga ned baser. En sådan förändring bedöms kunna vara genomförbar inom två till fyra år efter beslut. Uppskattad investeringskostnad för detta alternativ är cirka 460 till 610 mkr och årliga drift-, underhålls- och personalkostnader inklusive avskrivningar uppgår till cirka 87 till 97 mkr. Utöver detta tillkommer en engångskostnad för SAR-utbildning av de nya piloterna samt brandutbildning av samtliga piloter om cirka 28 mkr.

Vidare visar utredningens alternativ 2 att en begränsad utökning av helikoptersystemet med två helikoptrar och med fler piloter också skulle ge Sjöfartsverket möjlighet att stödja kommunal räddningstjänst med beredskap för initial och uthållig skogsbrandsbekämpning utan större begränsningar på huvuduppdraget. Den ökade tillgängligheten med fler helikoptrar på nuvarande fem baser⁴ förbättrar även möjligheten att från nuvarande baser stödja polis och kommunal räddningstjänst och ger en ökad kontinuitet i stödet till Försvarens makt⁵. Till skillnad från

¹ SAR = Search and Rescue, efterforskning, lokalisering och undsättning av nödställda

² Ökad yttäckning i norra Sveriges inland samt möjlighet till kontinuerlig beredskap på samtliga SAR-baser i Östersjön.

³ En av de nya helikoptrarna placeras vid den nya sjätte basen, övriga placeras ut på de andra baserna som redundanshelikoptrar.

⁴ Fler helikoptrar minskar risken för stillestånd vid underhåll och tekniska fel.

⁵ Från dagens fem baser

alternativ 1 nås inte samma påtagliga tröskeeffekt med ökad yttäckning i Norrlands inland, vilket är ett prioriterat behov från Försvarmakten. Uppskattad investeringskostnad för detta alternativ är cirka 310 mkr vilket ger årliga drift-, underhålls- och personalkostnader inklusive avskrivningar om cirka 49 mkr. Utöver detta tillkommer en engångskostnad för SAR-utbildning av de nya piloterna samt brandutbildning av samtliga piloter om cirka 15 mkr.

Utredningen visar också att alternativ 3, som endast innebär modifiering av befintliga helikoptrar och utbildning av besättningar, ger möjlighet till initiala insatser i helikopterbasernas närhet under kortare tid vid skogsbrandsbekämpning. Det ger samtidigt negativ påverkan på sjö- och flygräddningsuppdraget samt stödet till Försvarmakten. Uppskattad investeringskostnad för detta alternativ är cirka 10 mkr och årliga drift- och personalkostnader inklusive avskrivningar uppgår till cirka 12 mkr. Utöver detta tillkommer en engångskostnad för brandutbildning av nuvarande piloter om cirka 8 mkr

Sjöfartsverket rekommenderar med utgångspunkt från sårbarheten i dagens system samt effektiviteten i det samlade offentliga uppdraget alternativ 1 enligt ovan: *Att helikoptersystemet utökas med en bas för att både skapa efterfrågad redundans och utökad service till Försvarmakten, Polisen och i SAR-verksamheten samtidigt som en utökad service kan ges för skogsbrandsbekämpning och övrig kommunal räddningstjänst. Alternativ 1 tar till skillnad mot alternativ 2 bättre tillvara på de synergier och skalfördelar som finns att få i ett större nationellt helikoptersystem och ger därför mer effekt för insatta medel. Finansiering av utökningen bör göras via ökade anslag (då förbättringarna efterfrågas av andra finansörer än de Sjöfartsverket reglerar via farledsavgiften) motsvarande den årliga tillkommande kostnaden.*

Siffrorna i tabellen rymmer osäkerheter som bedöms till ca 15%.

Alternativ	Investeringskostnad	Engångskostnad SAR-utb + brandutb	Årlig kostnadsökning inkl avskrivning*	Effekt
3-4 hkp , 4 besättningar, ny bas, modifierade befintliga hkp , utbildning av personal	cirka 460-610 mkr	28 mkr	87-97 mkr	Stöd vid brandbekämpning Redundans för SAR Uppnår Försvarmaktens behov Utökat stöd till övrig kommunal och Polisens räddningstjänster
2 hkp , 4 piloter, modifierade befintliga hkp, utbildning av personal	cirka 310 mkr	15 mkr	49 mkr	Stöd vid brandbekämpning Visst utökat stöd till övrig kommunal och Polisens räddningstjänster Redundans för SAR
modifierade befintliga hkp, utbildning av personal	cirka 10 mkr	8 mkr	12 mkr	Initial brandbekämpning Negativ påverkan för SAR

* Beräknad på en avskrivningstid vid nyanskaffning på 30 år och för modifiering på 5 år.

Tabell 1: Tabellen sammanfattar effekterna av de tre utredda alternativen.

Datum
2018-12-12

Vår beteckning
18-03148-4

Sjöfartsverket vill även framhålla att Sjöfartsverket redan idag kan bidra med andra resurser och förmågor, än flygning med brandtunna, som kan stödja räddningstjänsten vid skogsbränder, exempelvis ledning, undsättning, koordinering och planering.

2 Innehåll

REGERINGSUPPDRAG RAPPORT	1
UPPDRAG ATT UTREDA FÖRUTSÄTTNINGARNA FÖR ATT ANVÄNDA SJÖFARTSVERKETS SJÖ- OCH FLYGRÄDDNINGSHELIKOPTRAR SOM EN RESURS FÖR SKOGSBRANDBEKÄMPNING.	1
1 SAMMANFATTNING	3
2 INNEHÅLL	6
3 SLUTSATSER	8
4 BAKGRUND.....	9
4.1 Regeringsuppdraget.....	10
4.2 Metodik.....	12
4.3 Avgränsningar och andra antaganden.....	12
5 FÖRUTSÄTTNINGAR	12
5.1 Resursmässiga förutsättningar	13
Alternativ 1	14
Alternativ 2	15
Alternativ 3	16
Hur många SAR-helikoptrar behövs i helikoptersystemet?	16
5.2 Kompetensförsörjning	18
5.3 Befintliga regelverk, avtal och lagstiftning.....	19
Aktuella regelverk.....	19
Konventioner och bilaterala avtal.....	19
Överenskommelse med Försvarmakten	19
5.4 Finansieringsmodell	20
6 UTBILDNINGSBEHOV	21
6.1 Bedömt ökat utbildnings- och flygtidsbehov för besättning som krävs för att utveckla och vidmakthålla förmåga	21
6.2 Bedömd tid och kostnad för framtagning av nya procedurer och utbildningsprogram för införande av ny förmåga	22
7 NÖDVÄNDIGA TEKNISKA FÖRÄNDRINGAR INOM BEFINTLIG HELIKOPTERFLOTTA	23
7.1 Anskaffningskostnad.....	23
7.2 Underhållskostnad	23
8 EKONOMISK ANALYS	23

8.1	Kostnadssammanställning	24
	Modifiering av befintliga helikoptrar	24
	Kapital- och avskrivningskostnadsberäkning för modifiering av sju helikoptrar:	24
	Kostnadssammanställning – Anskaffning av nya helikoptrar	25
	Ekonomisk sammanfattning	26
8.2	Befintliga budgetramar	27
9	KONSEKVENSER FÖR SJÖFARTSVERKETS GRUNDUPPDRAG ATT UTFÖRA SJÖ-OCH FLYGRÄDDNINGSTJÄNST SAMT ÖVRIG INFORMATION	28
	Påverkan på Sjöfartsverkets grunduppdrag att utföra sjö- och flygräddningstjänst	28
	Legal aspekter	28
	Prioritering vid resursfördelning mellan sjö- och flygräddningstjänst kontra skogsbrandsbekämpning	29
	AW139 SAR-helikopterns lämplighet för brandbekämpning	30
	Osäkerheter	31
	Andra möjligheter för Sjöfartsverket att stödja samhället vid olyckor och brandbekämpning ..	32
	Grannländernas policy angående brandbekämpning med SAR-helikopter	33
	Tidigare utredningar och andra alternativ	33
	REFERENSER	34
	Regelverk	34
	BILAGA 1 – REGERINGSUPPDRAG	34
	BILAGA 2 – SJÖFARTSVERKETS LEVERANS AV DELUPPDRAG 1	34

3 Slutsatser

Sjöfartsverkets SAR-helikoptersystem är dimensionerat för huvuduppdraget sjö- och flygräddningstjänst, men är idag sårbart vid störningar. För att även klara ett uppdrag för skogsbrandsbekämpning, utan att detta ska påverka grunduppdraget inom Sjö- och flygräddning, behöver Sjöfartsverkets helikoptersystem utökas. Det förstärkta systemet skulle då utöver skogsbrandsbekämpning kunna merutnyttjas som stöd till annan räddningstjänst och för att bättre möta Försvarens behov och minska sårbarheten. En potentiell synergi uppstår i ett utökat system genom att säsongen för skogsbränder inträffar när Försvarens behov av flygräddningstjänst minskar.

För att Sjöfartsverket vid utökat uppdrag ska kunna fortsätta uppfylla intentionerna i de av Sverige ratificerade konventionerna⁶ och träffade bilaterala överenskommelser om SAR samt överenskommelsen med Försvarens makt krävs tillförda resurser i form av helikoptrar och personal. Redan idag saknas resurser för att tillgodose Försvarens önskade behov fullt ut på grund av bristande yttäckning i dagens SAR-system. Exempelvis stänger Sjöfartsverket ner en av fem baser regelbundet vid underhåll av helikoptrar vilket förlänger flygtiden till räddning, och stora delar av Norrlands inland saknar täckning inom målsättningen 90 minuter. Försvarens behov av yttäckning i Norrlands inland är dock lägre under sommarperioden. Utlovad servicenivå till regeringen uppnås, men förväntningarna från allmänheten och även Försvarens makt är högre vilket till exempel avspeglas i media och politiska debatter.

Sjöfartsverkets nuvarande helikopter AW139 SAR, med kort tid till insats, kan fungera effektivt särskilt i ett initialt skede av bränder innan andra resurser har anlänt, förutsatt att resurser finns kvar i beredskap för att samtidigt klara sjö- och flygräddningsuppdraget. Dock finns andra helikoptrar på marknaden som är mer effektiva än AW139 SAR för ren skogsbrandsbekämpning. Detta tillsammans med det faktum att den mest intensiva perioden för sjö- och flygräddningstjänst sammanfaller med den mest intensiva perioden för skogsbränder gör att Sjöfartsverket anser att det inte är försvarbart att endast modifiera nuvarande helikopterflotta.

Det finns utöver det efterfrågade brandbekämpningsbehovet en rad synergier och skalfördelar med ett utökat nationellt SAR-helikoptersystem, som täcker luckorna i dagens yttäckning. Sjöfartsverket lämnar därför rekommendationen att genomföra alternativ 1: *Att helikoptersystemet utökas med en bas för att både skapa efterfrågad redundans och utökad service till Försvarens makt, Polisen och i SAR-verksamheten samtidigt som en utökad service kan ges för skogsbrandsbekämpning och övrig kommunal räddningstjänst. Alternativ 1 tar till skillnad med alternativ 2 bättre tillvara på de synergier och skalfördelar som finns att få i ett större nationellt helikoptersystem och ger därför mer effekt för insatta medel.*

Vid förändrat uppdrag behöver Sjöfartsverkets uppdrag från regeringen enligt instruktionen utökas för att omfatta stöd till kommunal räddningstjänst för skogsbrandsbekämpning. Dessutom

⁶ SAR-konventionen och Chicagokonventionen

behöver de flygsäkerhetsmässiga villkoren fastställda av Transportstyrelsen utökas till att omfatta särskilt godkännande att flyga med hängande last och att bedriva skogsbrandsbekämpning.

Sjöfartsverkets SAR-helikoptrar av typen AW139 SAR är förberedda med delar av den utrustning som krävs för att bära brandtunna då denna utrustning även nyttjas i SAR-uppdragen. Ytterligare modifieringar återstår dock.

Gränssättande för införandetiden är ombyggnation av helikoptrarna för att bära lastkrok samt utveckling av personalens kompetens. Ett beslut att utöka uppdraget och använda AW 139 SAR för skogsbrandsbekämpning bör därför fattas cirka 24 månader innan förmågan kan förväntas. Ett forcerat införande på kortare tid av lastkrok samt utbildning av besättning skulle utöver konsekvenser på ordinarie SAR-uppdrag även få påverkan på ekonomin då det leder till ökade kostnader.

Kostnad för att göra AW139 SAR klar för skogsbrandsbekämpning ryms inte inom befintliga budgetramar.

Sjöfarten belastas idag med en större andel av finansieringen för sjö- och flygräddningstjänsten än vad finansieringsmodellen anger medan det statliga anslaget och intäkterna från Eurocontrol bär en mindre andel än avsett. För att inte ytterligare belasta sjöfarten behöver i första hand det statliga anslaget ökas med nuvarande uppdrag. *Vid ett utökat uppdrag rekommenderas därför att finansieringen i sin helhet täcks av anslagsmedel.*

4 Bakgrund

Sjöfartsverkets uppdrag är att leverera lotsning, utveckla och tillhandahålla farleder, leverera sjögeografisk information, leverera sjötrafikinformation, möjliggöra vintersjöfart genom isbrytning, bistå med sjö- och flygräddningstjänst samt erbjuda sjömän en aktiv fritid. Sjöfartsverkets uppdrag utförs som en 24/7 verksamhet av cirka 1200 anställda som är stationerade utmed Sveriges kust.

Enligt internationella konventioner samt bilaterala överenskommelser som Sverige har ingått för sjö- och flygräddningstjänst skall det svenska SAR-systemet vara en del i ett globalt SAR-system samt kunna bistå våra grannländer.

Därutöver anger Lag 2003:778 om skydd mot olyckor (LSO) och Förordning 2003:789 om skydd mot olyckor (FSO) att räddningstjänsten skall planeras och organiseras så att räddningsinsatserna kan påbörjas inom godtagbar tid och genomföras på ett effektivt sätt.

Sjöfartsverket ska enligt LSO och FSO upprätta ett program för sjö- och flygräddningstjänsten. I programmet anges att Sjöfartsverket ska tillhandahålla en effektiv och behovsanpassad sjö- och flygräddningstjänst vilket bland annat har dimensionerat SAR-helikoptersystemet.

Enligt Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om alarmeringstjänst och flygräddningstjänst (TSFS 2015:51) ska flygräddningscentralen ha tillgång till flygande SAR-enheter och andra flygande räddningsenheter som är lämpligt placerade och utrustade för flygräddningsinsatser i flygräddningsregionen.

Mot bakgrund av konventioner, lagar, förordningar och föreskrifter är det Sjöfartsverkets målsättning att utan begränsningar kunna genomföra och leda sjö- och flygräddningsinsatser 24 timmar om dygnet, året runt.

Målsättningen för sjöräddningstjänst är att på svenskt territorialvatten - efter det att enheten larmats av Sjö- och flygräddningscentralen (JRCC) – kunna undsätta en nödställd inom 60 minuter i 90 procent av alla fall med flyg- eller ytenhet då positionen är känd samt att vid efterforskning kunna påbörja en spaningsinsats i fastställt insatsområde. På internationellt vatten - inom den svenska räddningsregionen – gäller 90 minuter. Målsättningen bygger bland annat på möjlig tid för överlevnad i kallt vatten.

Målsättningen inom flygräddningstjänst är att saknade luftfartyg med aktiverad ELT/PLB ska vara lokaliserade inom 90 minuter och utan aktiverad ELT/PLB inom 24 timmar efter fastställt nödläge i 90 procent av alla fall. Ambitionen för undsättning är att denna ska kunna påbörjas omgående efter lokalisering.

Lagen om skydd mot olyckor syftar bland annat till att ”i hela landet bereda människors liv och hälsa samt egendom och miljö ett med hänsyn till de lokala förhållandena tillfredsställande och likvärdigt skydd mot olyckor”

Mot bakgrund av lagen och den förväntan som finns på SAR-systemet är det Sjöfartsverkets långsiktiga ambition för räddningstjänsten att rädda alla räddningsbara. Detta nås genom en hög yttäckning, diversifierad förmåga att genomföra SAR-insatser med yt- och luftburna SAR-enheter, att ha en god uthållighet vid tidsmässigt utdragna räddningsinsatser, att kunna genomföra parallella insatser i olika geografiska områden och att ha ett redundant system där olika enheter kompletterar varandra och utgör back-up ur ett sjö- och flygsäkerhetsperspektiv.

Dagens målsättning som bygger på att hantera 90% av insatserna inom tidsgränserna ger utrymme för en förbättring av systemet, och därmed också möjligheten att rädda fler liv.

4.1 Regeringsuppdraget

Sjöfartsverket har i Regeringsbeslut N2018/04260/SUBT fått i uppdrag av regeringen att utreda förutsättningarna för att använda Sjöfartsverkets sjö- och flygräddningshelikoptrar som en brandbekämpningsresurs.

”Regeringen uppdrar åt Sjöfartsverket att utreda förutsättningarna för att de sjö- och flygräddningshelikoptrar som Sjöfartsverket tillhandahåller även skulle kunna användas som en brandbekämpningsresurs vid förfrågan av en räddningsledare enligt 6 kap. 7 § lagen (2003:778) om skydd mot olyckor.

Datum
2018-12-12

Vår beteckning
18-03148-4

Sjöfartsverket ska redovisa vilka förutsättningar som måste vara uppfyllda ur främst ett resurs- och kompetensförsörjningsperspektiv. Även hur utbildningsbehovet påverkas ska redovisas samt vilka tekniska förändringar som krävs av den befintliga helikopterflottan. Kostnaderna för respektive åtgärd ska redovisas och i det fall regeringen väljer att gå vidare med åtgärder ska de uppkomna kostnaderna finansieras inom befintliga budgetramar.”

Sjöfartsverket uppfattar uppdraget som att följande frågeställningar ska besvaras:

- Resursmässiga och övriga förutsättningar
- Utbildningsbehovets påverkan.
- Vilka tekniska förändringar som krävs av den befintliga helikopterflottan
- Kostnaderna för respektive åtgärd inklusive analys av vilka åtgärder som ryms inom befintliga budgetramar.

Förutom aktuella frågor tycker Sjöfartsverket även det är relevant att informera om följande:

- Påverkan på Sjöfartsverkets grunduppdrag att genomföra sjö- och flygräddningstjänst
- Påverkan på konventioner och bilaterala avtal
- Påverkan på Sjöfartsverkets överenskommelse med Försvarmakten
- Legala aspekter
- Prioritering vid resursfördelning mellan sjö- och flygräddningstjänst kontra skogsbrandsbekämpning
- AW139 SAR-helikopterns lämplighet för brandbekämpning
- Osäkerheter
- Andra möjligheter för Sjöfartsverket att stödja samhället vid skogsbrandsbekämpning
- Grannländernas policys
- Tidigare utredningar och andra alternativ

Uppdraget ska slutredovisas senast 31 december 2018

4.2 Metodik

Efter analys av uppdraget har deluppgifter delats ut till funktionsansvariga inom olika områden såsom teknik, flygoperativ verksamhet, utbildning och systemledning m.fl. Underlag har inhämtats från leverantörer av materiel. Dialog har skett med Myndigheten för Samhällsskydd och Beredskap, Transportstyrelsen, Försvarmakten och Sveriges Kommuner och Landsting.

4.3 Avgränsningar och andra antaganden

Sjöfartsverket har utgått från att myndigheten ska klara av det ordinarie uppdraget avseende sjö- och flygräddning. Redogörelser och analyser baseras på detta och redogör för nödvändiga behov och kostnader utöver redan befintlig verksamhet och de krav som ställs inom ramen för denna.

Sjöfartsverket förväntas uppfylla de internationella konventioner som Sverige har ratificerat samt de bilaterala avtal/överenskommelser som ingåtts avseende sjö- och flygräddningstjänst.

Sjöfartsverket förväntas uppfylla överenskommelsen med Försvarmakten om helikoptertjänster.

Den mest intensiva perioden för sjö- och flygräddningstjänst sammanfaller med perioden med förhöjd brandrisk i skog och mark.

För denna utredning har uthållig skogsbrandbekämpning bedömts kräva insats med minst en helikopter under ett par dagars tid upp till någon vecka/veckor. Det har även antagits att det skulle vara värdefullt att med kort varsel under ett par timmar kunna använda en beredskapssatt SAR-helikopter för skogsbrandbekämpning i närområdet kring baseringen, innan ordinarie resurser hinner anlända.

5 Förutsättningar

Uppdraget avser att utreda vilka förutsättningar som finns för att använda Sjöfartsverkets helikoptrar i brandbekämpningssyfte. I detta stycke redogörs därför specifikt för befintliga resurser avseende helikoptrar och annan utrustning, samt för befintlig personal och dess kompetens. Därutöver redovisas en bakgrund och ett resonemang om behovet av ett utökat system och vilka resursförstärkningar som krävs för ett utökat uppdrag.

Dessutom väljer Sjöfartsverket att i detta avsnitt även behandla regleringar, konventioner, bilaterala avtal och avtal med Försvarmakten. Dessa är i hög utsträckning dimensionerande för verksamheten och därmed också en grundläggande förutsättning som bör beaktas.

Slutligen redogörs i detta stycke för Sjöfartsverkets finansieringsmodell avseende sjö- och flygräddning. Denna har hittills tillämpats och är därför en given förutsättning att förhålla sig till för Sjöfartsverket.

5.1 Resursmässiga förutsättningar

Sjöfartsverket har dimensionerat SAR-helikoptersystemet utifrån räddningstjänstansvaret för sjö- och flygräddning.

Detta innebär att Sjöfartsverket anskaffat totalt sju helikoptrar av typen AW139 SAR. Helikoptrarna är placerade på fem baser, Umeå, Stockholm, Visby, Kristianstad och Göteborg. Varje bas disponerar en operativ helikopter. Övriga två helikoptrar är nödvändiga för att klara av underhåll av helikoptrarna och behov av utbildning av ny personal. Antalet helikoptrar innebär att Sjöfartsverket efter underhåll har en dimensionerad mängd flygtid i systemet som skall fördelas på operativ verksamhet, SAR-utbildning och vidmakthållande av SAR-kompetens. Helikoptrarna är i ständig beredskap dygnet runt med en insatstid på 15 min och är idag särskilt utrustade för SAR. För att användas vid skogsbrandsbekämpning måste de modifieras med installation för lastkrok, integrering av kablage och instrumentering mm i helikopterns elektroniska system samt att brandtunnor behöver anskaffas.

Dagens helikoptersystem är känsligt för störningar. En helikopter i taget är ständigt på tungt underhåll och delar av året krävs att två helikoptrar genomför tungt underhåll. Lättare underhåll (linjeunderhåll) genomförs under cirka 15-30 timmar en gång per månad per operativ helikopter. Utöver detta kan tekniska fel uppstå som kräver åtgärder. När endast en helikopter genomför tungt underhåll finns möjlighet att använda en backup-helikopter vid fel eller linjeunderhåll.

Detta innebär att tillgängligheten för systemet under huvuddelen av tiden, har fem baser operativa, men cirka 5-10 dagar per månad är endast fyra baser operativa, alltså en minskning med 20% under dessa dagar. Skulle en större skada eller fel uppstå, eller om en reservdel tar lång tid att leverera kommer systemet inte kunna hålla fem baser tillgängliga förrän problemet är åtgärdat.

Besättningarna som flyger i fjällmiljö behöver årligen genomföra fjällutbildning. Då en permanent bas i fjällmiljö saknas behöver en tillfällig fjällnära basering öppnas. Resurserna räcker då inte till de fem ordinarie baserna. Därför stängs varje vinter en bas under tio veckor, oftast Visby, till förmån för att öppna Kiruna. Under denna period är systemet sårbart för störningar vid de återstående baserna i södra Sverige.

Det är idag inte möjligt att tillgodose Försvarmaktens behov av yttäckning med dagens system. Dels behöver Försvarmakten ha en högre tillgänglighet på baserna 24/7, dels behövs större yttäckning än vad nuvarande fem baser kan tillgodose. Behovet av yttäckning i Norrlands inland är dock lägre under sommarperioden.

Teknisk tillgänglighet är ett fokusområde för verksamheten, och tiden för linjeunderhåll har successivt kortats ned. Potential för ytterligare reduktion bedöms finnas men samtidigt har det tunga underhållet blivit mer omfattande i takt med att helikoptrarna blir äldre. Det kan därför inte uteslutas att tiden då två helikoptrar genomför underhåll ökar, och ingen backup-helikopter finns tillgänglig vid linjeunderhåll eller tekniska fel.

Alternativ 1

En förutsättning för att Sjöfartsverket skall kunna bidra med helikoptrar och besättningar för skogsbrandsbekämpning, utan att påverka förmågan att rädda liv, är att Sjöfartsverket, utöver modifiering av nuvarande helikoptrar och utbildning av samtliga besättningar, medges utöka sin flotta med fler helikoptrar. Alternativ 1 innebär att systemet förstärks med tre till fyra helikoptrar⁷ och fyra besättningar vilket möjliggör etablering av en sjätte bas i Norrlands inland. Ett förstärkt SAR-system ger ökade möjligheter att tillfälligt avdela helikoptrar för andra insatser utan större påverkan på ordinarie uppdrag. Den sjätte basen med besättningar samt de tillkommande helikoptrarna ingår i den ordinarie SAR-verksamheten för att bibehålla allmän kompetens och bidrar till:

- ökad yttäckning, redundans och robusthet i SAR-systemet vilket innebär mindre risk att behöva stänga en bas.
- ökad tillgänglighet och förmåga vid stora sjö- och flygolyckor.
- förmåga att göra initiala insatser vid brandbekämpning med bibehållen SAR-beredskap.
- en sammantaget högre servicenivå för både allmänheten, sjöfarten och Försvarmakten och därmed räddas fler liv.
- att ge andra myndigheter möjlighet att fokusera på andra delar av verksamheten.

Den tillkommande resursen bör vara utgångsbaserad i norra Sveriges inland men kan tillfälligt omlokaliseras efter behov vilket ger:

- ökad möjlighet att öva och vidareutveckla förmågan att genomföra flygräddningsuppdrag i fjällmiljö
- bättre möjligheter att stödja Polisen vid eftersök av försvunnen person samt fjällräddning
- bättre möjligheter att stödja Försvarmakten vid olika behov av yttäckning och vid stora övningar.
- bättre möjligheter att stödja kommunal räddningstjänst vid till exempel drunkningsolyckor i insjöar.

⁷ Idag har Sjöfartsverket fem baser som upprätthålls med sju helikoptrar, dvs 1,4 helikoptrar per bas. Med 3-4 tillkommande helikoptrar och en sjätte bas blir det 1,6-1,8 helikoptrar per bas vilket ger en ökad redundans och högre tillgänglighet på samtliga baser.

Detta utökade system ger också möjlighet att stödja kommunal räddningstjänst:

- vid skogsbrandsbekämpning

Med stödet i samband med skogsbrandsbekämpning avses i första hand initiala insatser under kortare tid för att utgöra en första resurs vid snabba insatser. Detta alternativ ger också uthållighet under ett antal dygn upp till någon vecka/veckor för fortsatta insatser med ett mindre antal helikoptrar men för att inte få en negativ påverkan på sjö- och flygräddningstjänsten krävs det andra tillförda flygande resurser för skogsbrandsbekämpning under längre tid.

Uppskattad investeringskostnad för ett sådant alternativ är cirka 460 till 610 mkr och årliga drift-, underhålls- och personalkostnader inklusive avskrivningar uppgår till cirka 87 till 97 mkr. De årliga underhållskostnaderna är dock osäkra då de är beroende av årligt flygtidsuttag per helikopter och nya avtal med leverantörer av de olika delsystemen⁸. Utöver detta tillkommer en engångskostnad för SAR-utbildning av de nya piloterna samt brandutbildning av samtliga piloter om cirka 28 mkr.

Alternativ 2

En möjlighet för att Sjöfartsverket skall kunna bidra med helikoptrar för skogsbrandsbekämpning, som ger ökad redundans men som inte fullt ut ger samma skalfördelar som alternativ 1 är att Sjöfartsverket, utöver modifiering av nuvarande helikoptrar och utbildning av samtliga besättningar, anskaffar två helikoptrar och anställer fyra piloter. Dessa helikoptrar och piloter ingår normalt i den ordinarie SAR-verksamheten men kan vid behov avdelas för stöd till kommunal räddningstjänst med uthållighet⁹ utan att påverka ordinarie SAR-uppdrag. För framgångsrik skogsbrandsbekämpning med uthållighet utan begränsningar är det dock Sjöfartsverkets bedömning att det krävs dedikerade resurser för detta som inte ingår i Sjöfartsverkets SAR-system. Den ökade redundansen i nuvarande uppdrag innebär en viss höjning av servicenivån med möjligheten att rädda fler liv när det inte brinner. Alternativet ger genom ökad tillgänglighet från befintliga baser en något bättre förmåga att bistå andra myndigheter, såsom Polis, Försvarmakten och kommunal räddningstjänst. Alternativet innebär till skillnad från alternativ 1 ingen bättre yttäckning i Norrlands inland genom en sjätte bas vilket är prioriterat från Försvarmakten.

Uppskattad investeringskostnad för ett sådant alternativ är 310 mkr och årliga drift- och personalkostnader inklusive avskrivningar uppgår till cirka 49 mkr. De årliga underhållskostnaderna är dock osäkra då de är beroende av årligt flygtidsuttag per helikopter och nya avtal med leverantörer av de olika delsystemen. Utöver detta tillkommer en engångskostnad

⁸ Flygtimkostnad (PBH = pay by the hour) till Pratt & Whitney och Leonardo med flera. PHB innebär att leverantören till en komponent till exempel motor gör översyn och service med förutbestämda intervaller samt vid behov byter ut komponenten.

⁹ Uppskattat uthållighet en till två veckor.

för SAR-utbildning av de nya piloterna samt brandutbildning av samtliga piloter om cirka 15 mkr.

Alternativ 3

Alternativet att endast modifiera befintliga helikoptrar och utbilda nuvarande personal ger marginell effekt utöver att Sjöfartsverket kan bidra med initiala insatser under kortare tid vid skogsbrandsbekämpning. Detta alternativ ger negativ påverkan på ordinarie SAR-uppdrag med ökad risk för förlorade liv. Det ger också negativ påverkan på Sjöfartsverkets möjlighet att ge stöd till Försvarsmakten. Detta beror både på att vidmakthållande av förmågan till skogsbrandsbekämpning tar resurser i anspråk och, beroende på var branden uppstår, kan tillgängligheten för sjö- och flygräddningstjänst sänkas och yttäckningen begränsas.

Uppskattad investeringskostnad för ett sådant alternativ är cirka 10 mkr och årliga drift- och personalkostnader inklusive avskrivningar uppgår till cirka 12 mkr. Utöver detta tillkommer en engångskostnad för brandutbildning av samtliga piloter om cirka 8 mkr.

Hur många SAR-helikoptrar behövs i helikoptersystemet?

Antalet helikoptrar som krävs för ett system beror på antalet helikoptrar som ska vara operativa samtidigt och behovet av kontinuerligt underhåll. Det påverkas även av toleransen för uppkomna fel och synen på avvikelser från full tillgänglighet.

Systemet med sju AW139 SAR kan under åren det använts anses ha tillgodosett de krav på teknisk tillgänglighet som ställts för civil sjö- och flygräddning. Detsamma gäller för föregående system med sju S76. De mål som är satta har uppnåtts varje år. Dock har begränsningarna vid linjeunderhåll inneburit att alla baser inte ständigt är operativa sedan AW 139 SAR infördes. Framförallt har detta inneburit att de senaste årens utökade behov från Försvarsmaktens inte kunnat tillgodoses fullt ut.

Den successiva uppbyggnaden av det civila SAR-helikoptersystemet, som inleddes 2002 med övertagandet av beredskapen i Visby och på den dåvarande basen i Sundsvall, ledde fram till ett system med totalt sju SAR-helikoptrar av typen Sikorsky S76¹⁰. Det innebar att 2007, då samtliga fem baser¹¹ var civila, disponerade varje bas en SAR-helikopter. De övriga två utgjorde reserv och möjliggjorde tungt flygunderhåll utan att påverka basernas tillgänglighet annat än vid tekniska fel. Utfallet visade att systemet med sju helikoptrar kunde hålla en tillräckligt hög tillgänglighet¹² med dessa sju helikoptrar fördelade på fem baser.

AW139 SAR efterträdde S76 och är en tekniskt mer avancerad helikopter med ökad kapacitet. Inför anskaffningen av AW139 SAR gjordes bedömningen att antalet helikoptrar inte behövde

¹⁰ Operatör på samtliga fem baser var AB Norrlandsflyg.

¹¹ Göteborg, Ronneby, Visby, Norrtälje och Sundsvall. Sundsvallsbasen flyttades senare till Skellefteå för att idag vara etablerad i Umeå. Under 2018 har basen i Ronneby flyttats till Kristianstad.

¹² Uppföljning saknas dock från perioden med S76 och uppgiften baseras på att teknisk tillgänglighet inte ansågs vara gränssättande för S76-systemet.

Datum
2018-12-12Vår beteckning
18-03148-4

ökas för att uppfylla målen för sjö- och flygräddningstjänsten med nuvarande uppdrag och målsättning. Det nya helikoptersystemet innebar dock förändringar avseende bland annat hur flygunderhållet skulle planeras. Från att S76 tidigare behövt ett större årligt underhåll på verkstad kräver AW139 SAR i tillägg till det årliga underhållet ett extra gångtidsbaserat underhåll var 300:e timma, vilket medför sammanlagt två årliga tyngre underhåll per helikopter vid verkstad.

Sedan verksamheten övergick från S76 till AW 139 SAR har även det årliga flygtidsuttaget ökat med cirka 30%¹³. Ökningen beror framförallt av på krav på högre flygsäkerhet genom mer tilldelad flygtid per besättning och en utökad övningsverksamhet. Denna ökning av flygtid genererar ökat underhåll vilket gör att den tekniska tillgängligheten inte blir fullt jämförbar med S76 systemet.

Utfallet sedan införandet visar att det periodvis saknats reservhelikopter då det planerade tunga underhållets tagit mer tid i anspråk än tidigare. I kombination med att linjeunderhållet bygger på att den aktuella helikoptern tas ur beredskap under kortare tid innebär detta en planerad nedgång till från fem till fyra baser under cirka 5-10 dagar per månad utan reservhelikopter. Därutöver uppkommer tekniska fel. Beroende på felets art, tillgång till erforderliga reservdelar och möjligheten att tillföra basen eventuellt tillgänglig reservhelikopter kan tiden för stilleståndet variera. Detta felutfall på bas står dock för en mycket liten andel av stilleståndstiden. Med ovanstående parametrar har den tekniska tillgängligheten på systemet varit cirka 96-97%¹⁴ under 2018. Potentiellt skulle en större skada eller haveri dock omöjliggöra att fem baser hålls operativa över en längre tid. Organisationen skulle då även på grund av helikopterbrist ha svårigheter att sysselsätta sin personal effektivt.

Med utgångspunkt i ovan resonemang bedöms det gå att motivera att en ökning av antalet AW139 SAR i nuvarande system skulle ge en förbättrad tillgänglighet och bättre kunna möta Försvarens ökade behov. Det skulle även öka förutsättningarna att höja andelen nödställda som undsätts inom de uppsatta tidsgränserna ytterligare, vilket i praktiken innebär ökad chans att rädda liv.

För utökad uppdrag med skogsbrandsbekämpning antas att minst en operativ helikopter med piloter skulle behöva avdelas. Därmed skulle sex helikoptrar behöva vara tillgängliga samtidigt. Då det saknas överkapacitet i nuvarande system krävs utökning för att kunna göra detta. Vidare kommer även denna helikopter kräva tekniskt underhåll, vilket medför att utökningen behöver bestå i mer än en helikopter. Med samma förhållande som i nuvarande system skulle utökningen bestå i en faktor 1,4 per helikopter som ska finnas tillgänglig för skogsbrandsbekämpning. Därav har utredningen valt att utgå från en utökning med två helikoptrar i utredningens alternativ två, som innebär en uthållig resurs för brandbekämpning. Motivet till detta är att endast en helikopter

¹³ S76 2166 tim/år i genomsnittsnitt 2011-2013. AW139 2849 tim 2016. 2017 är inte representativt pga då pågående avtalsförhandlingar.

¹⁴ Manuell uppföljning av antalet timmar med tillgänglig helikopter i förhållande till totala antalet timmar på fem baser.

skulle ge 1,3 helikoptrar per uppgift vilket skulle medföra något försämrad redundans, medan två helikoptrar ökar redundansen och minskar sårbarheten med 1,5 helikoptrar per uppgift. Med minskad sårbarhet och ökad redundans är det rimligt att verksamheten periodvis kommer kunna tillhandahålla mer än en helikopter för skogsbrandsbekämpning.

Utredningens alternativ ett innebär skogsbrandsbekämpning i kombination med ett utökat samhällsuppdrag att i högre grad stödja annan räddningstjänst från en sjätte bas. Då krävs utöver behovet för skogsbrandsbekämpning ytterligare en operativ helikopter och fyra kompletta besättningar. För att hålla två operativa helikoptrar skulle i linje med ovan resonemang en utökning med 2,8 helikopterindivider vara nödvändigt. Med tanke på samhällets allt högre beroende av detta system har utredningen ändå valt att räkna med en utökning med totalt tre till fyra helikoptrar för alternativ ett. Utökning med tre helikoptrar skulle då medföra ungefär samma redundans och sårbarhet som dagens system, medan fyra skulle innebära en bättre redundans och möjligheten att planera för fler tillgängliga helikoptrar under högsäsong skulle förbättras.

Internationellt varierar utformningen av SAR-helikoptersystem och antalet helikoptrar per bas. Som jämförelse kan nämnas att grannlandet Norge nyligen förnyat sin helikopterflotta. För sex operativa baser kommer verksamheten disponera 16 st helikoptrar av typen AW101. Därmed finns över två helikoptrar per bas. Den Irländska SAR-operatören CHC (Canadian Helicopter Company) har å andra sidan fyra helikopterbaser med totalt fem helikoptrar av typ S-92.

Jämförelsen finns med för att påvisa att bedömningarna skiljer sig mellan länder och det finns utrymme för variation. Utredningen har dock inte gjort någon fördjupad analys i utnyttjandegraden för dessa och övriga skillnader som kan påverka behovet av tillgången på helikoptrar mellan länderna, såsom exempelvis ambitionen att kunna utöka verksamheten vid en större olycka som kräver förstärkningar till ordinarie system.

5.2 Kompetensförsörjning

Sjöfartsverket har idag 22 besättningar, fyra besättningar per bas samt två redundansbesättningar för att täcka vakanser mm. En besättning består av två piloter, vinschoperatör samt ytbärgare. Rekryteringstiden för ny personal är cirka 3-6 månader och utbildningstiden är därefter för samtliga personalkategorier 3-6 månader. Kostnaden för att SAR-utbilda ny personal är cirka 1,7 mkr för en pilot och 800 tkr för ytbärgare samt vinschoperatör.

Som en konsekvens av helikoptrarnas underhållsbehov har varje besättning en tilldelning om åtta timmars flygtid per femdagarsperiod för insatser och SAR-övning. Vid längre brandsläckningsinsatser riskerar flygtiden för helikoptrarna att ta slut vilket då påverkar möjligheten att utföra SAR-insatser samt vidmakthålla SAR-kompetensen. Utökat underhåll för att producera mer flygtid är möjligt men får konsekvenser på tillgänglighet och medför ökade kostnader.

Sjöfartsverkets piloter är idag utbildade för att flyga SAR. Vid ett tillkommande uppdrag att delta i brandbekämpning behöver piloterna kompletterande utbildning för att flyga med hängande last och brandtunna.

5.3 Befintliga regelverk, avtal och lagstiftning

Aktuella regelverk

Sjöfartsverkets regeringsuppdrag omfattar idag sjö- och flygräddningstjänst och inte exempelvis stöd till kommunal räddningstjänst för skogsbrandsbekämpning. I det fall regeringen så beslutar behöver uppdraget utökas, bland annat för att Sjöfartsverket inte ska komma i konflikt med konkurrenslagstiftningen.

Sjöfartsverket har idag att förhålla sig till flygsäkerhetsmässiga villkor fastställda av Transportstyrelsen. I dagsläget omfattar endast dessa tillstånd att bedriva sjö- och flygräddningstjänst. Ett utökat uppdrag innebär att de flygsäkerhetsmässiga villkoren behöver utvidgas till att omfatta särskilt godkännande att flyga med hängande last och att bedriva brandbekämpning.

Om Sjöfartsverket får ett utökat uppdrag att förutom sjö och flygräddningstjänst även utföra skogsbrandsbekämpning, skall detta beskrivas i Helikopterenhetens operativa manual. Transportstyrelsen skriver efter granskning och godkännande in beslut om detta i de flygsäkerhetsmässiga villkoren.

Alternativet är att Sjöfartsverkets helikopterverksamhet ansöker hos Transportstyrelsen om ett särskilt tillstånd för special operations (auktorisering/deklaration i enlighet med (EU) 965/2012 förordningen).

Konventioner och bilaterala avtal

Sverige har ratificerat två konventioner som berör sjö- och flygräddningstjänst: International Convention on Maritime Search and Rescue antagen i Hamburg den 27 april 1979 (SAR-konventionen) och konventionen angående internationell civil luftfart av den 7 december 1944 (Chicagokonventionen) där Annex 12 reglerar SAR. Sverige har som en följd av dessa ingått bilaterala överenskommelser med våra samtliga nio grannländer. Dessa konventioner och bilaterala överenskommelser innebär att svensk sjö- och flygräddningstjänst skall vara en del i ett globalt SAR-system samt kunna bistå våra grannländer.

Ett utökat uppdrag utan tillförda resurser påverkar Sjöfartsverkets möjligheter att uppfylla intentionerna i dessa konventioner och överenskommelser.

Överenskommelse med Försvarmakten

Sjöfartsverket har en överenskommelse med Försvarmakten angående merutnyttjande av Sjöfartsverkets helikopterverksamhet. Överenskommelsen innebär bland annat ett särskilt stöd vid militär flygverksamhet.

Överenskommelsen är under omarbetning och kommer även att omfatta sjöräddningstjänst. Försvarens behov av tillgänglighet, yttäckning och förmåga, som till exempel undsättning över land och utanför svensk SAR-region på internationellt vatten, har ökat. Detta stöd är en viktig förutsättning för att Försvarens ska kunna lösa sitt uppdrag att hävda Sveriges territoriella integritet.

För att Sjöfartsverket vid ett utökat uppdrag ska uppfylla åtagandet i denna överenskommelse krävs tillförda resurser. Med dagens SAR-system saknas idag yttäckning med Svensk SAR-helikopter inom 90 min för delar av Sverige vilket gör att SjöV inte kan tillgodose Försvarens behov fullt ut. Försvarens behov av flygräddningstjänst i Norrlands inland under sommarperioden är dock lägre, vilket sammanfaller med perioden för förhöjd brandrisk i skog och mark.

Överenskommelsens ekonomiska del redovisas under ”Ekonomisk analys”.

5.4 Finansieringsmodell

Finansieringen av Sjöfartsverkets verksamhet för sjö- och flygräddningstjänst sker via farledsavgifter, civila luftfartens gemensamma europeiska avgiftssystem Eurocontrol, skattefinansierade anslag samt ersättning från Försvarens.

Utgångspunkten för finansieringen är att respektive brukargrupp som erhåller nyttan av Sjöfartsverkets sjö- och flygräddningstjänst ska finansiera sin proportionerliga del. Det vill säga:

- Farledsavgifterna ska finansiera den del av verksamheten som bedrivs mot handelssjöfarten.
- Undervägsavgifterna som debiteras av flygoperatörer genom Eurocontrol ska finansiera de delar av verksamheten som bedrivs mot den civila luftfarten.
- Skattefinansierade anslag finansierar den verksamhet som bedrivs mot fritidssjöfarten och annan verksamhet som bedrivs mot det allmänna.
- Ersättningen från Försvarens finansierar den verksamhet som riktas mot dem.

I tabellen nedan anges hur stor andel som ska finansieras genom respektive finansieringskälla.

Finansieringsform	Finansieringsmodellens beräknade andel	Andel 2017
Farledsavgifter	23%	38%
Undervägsavgifter	16%	14%
Skattefinansierade anslag	47 %	34%
Försvarsmakten	14%	12%
Övrigt (EU, MSB etc)		2%
Totalt	100 %	100%

Då stora delar av verksamhetens kostnader avser beredskap krävs att modellen baseras på vissa uppskattningar och antaganden. Sjöfartsverket utarbetade modellen inom ramen för ett regeringsuppdrag (Regeringsbeslut II 3, N2010/617/TE) som genomfördes under 2010, och modellen kommer att vara gällande till dess att regeringen meddelar något annat.

Den befintliga finansieringsmodellen innebär en begränsning i möjligheten att internt i myndigheten finansiera ett utökat uppdrag avseende skogsbrandsbekämpning, detta då skogsbrandsbekämpning sker till det allmänna. Överföring av medel genom ambitionssänkningar eller effektiviseringar i andra delar av verket kan alltså inte användas till brandbekämpning då det skulle innebära att till exempel sjöfartens avgifter används. Ett utökat uppdrag bör därmed finansieras genom skattefinansierade anslag, något som är särskilt problematiskt då den skattefinansierade delen redan idag är underfinansierad.

Sammanfattningsvis finns således med den befintliga finansieringsmodellen inte förutsättningar att omhänderta ett utökat uppdrag inom befintlig budget.

6 Utbildningsbehov

6.1 Bedömt ökat utbildnings- och flygtidsbehov för besättning som krävs för att utveckla och vidmakthålla förmåga

Den ordinarie SAR-utbildningen omfattar grundläggande SAR-utbildning och vidmakthållande träning. För att uppfylla Transportstyrelsens föreskrift (TSFS 2014:61) ska operatören ha ett utbildningsprogram som ger alla besättningsmedlemmar godtagbar kompetens att genomföra SAR-insatser under svåra förhållanden. Programmet skall ges regelbundet och minst omfatta bland annat utbildning för samtliga typer av SAR-uppdrag och flygtid som innehåller reella flygövningsmoment. Sjöfartsverkets SAR-helikoptersystem är dimensionerat för detta.

I arbetstidsavtalet är tillgänglig arbetstid utöver ordinarie beredskap anpassad för den återkommande utbildning och träning som flygsäkerhetsmässigt måste genomföras. Detta innebär att utbildning för att flyga med hängande last till del behöver ske på övertid.

I det fall Sjöfartsverket tilldelas ett utökat uppdrag att delta i brandbekämpningsinsatser kommer utbildning av piloter ske i två steg.

Först genomförs en teoridel som lämpligen sker vid ordinarie utbildningstillfälle då personalen är samlad som då förlängs med en dag och som genomförs vid fem tillfällen till en kostnad om totalt 400 tkr.

Steg två omfattar den flygande utbildningen som består av flygning med hängande last samt flygning med brandtunna. Utbildningen omfattar cirka 5 flygtimmar per del, totalt cirka 10 flygtimmar. Grundutbildningen blir cirka 40 flygtimmar per bas till en total kostnad om cirka 8 mkr.

Om träning för hängande last samt flygning med brandtunna genomförs på ordinarie arbetstid beräknas det ta upp till 24 mån att genomföra den för samtliga besättningar. Skall snabbare utbildning genomföras måste denna ske på övertid till ökad kostnad.

Återkommande träning för att vidmakthålla förmågan att flyga med hängande last uppskattas till 1-2 flygtimmar per besättning och månad till en kostnad om 10,35 mkr till 20,7 mkr per år.

Om beslut tas att Sjöfartsverket skall utföra detta tilläggsuppdrag utan att tillföra extra resurser kommer den nuvarande förmågan att flyga SAR att påverkas negativt då tillgänglig tid för SAR-övning och larm blir upp till 20% mindre varje månad. För att behålla SAR-förmågan behöver de ekonomiska ramarna ökas motsvarande cirka 264 till 528 timmar flygtid per år. Detta till en kostnad av 10,35 mkr till 20,7 mkr.

6.2 Bedömd tid och kostnad för framtagning av nya procedurer och utbildningsprogram för införande av ny förmåga

Procedurer för brandbekämpning kommer vid tilldelat uppdrag tas fram av flygchef. Dessa ska godkännas av Transportstyrelsen. Detta arbete ryms inom befintlig arbetstid och budget.

Ett särskilt utbildningsprogram för att erhålla och vidmakthålla förmågan att flyga med hängande last samt brandtunna kommer tas fram av Training Manager. Detta ryms inom befintlig arbetstid och budget.

Transportstyrelsens handläggningstid för att acceptera nya procedurer och utbildningsprogram bedöms vara cirka 90 dagar.

7 Nödvändiga tekniska förändringar inom befintlig helikopterflotta

7.1 Anskaffningskostnad

Om Sjöfartsverket uppdras att bidra med operativa helikoptrar för nationell skogsbrandsbekämpning kan befintliga sju helikoptrar av typ AW139 SAR modifieras för att göras operativa med lastkrok och utrustning för att manövrera brandtunna till en kostnad på cirka 1,1 mkr per helikopter. Därtill kommer en anskaffningskostnad för sju brandtunnor om cirka 170 tkr per tunna. AW139 SAR har kapacitet att lyfta cirka 1200 liter.

Modifiering av helikopter för att installera lastkrok med mera görs vid helikopterverkstad och sker lämpligen vid ordinarie årligt större underhåll för att minimera störning på ordinarie operation. Detta innebär att det tar cirka ett år för samtliga sju befintliga helikoptrar att modifieras. Genom en sådan planering kan samtliga fem baser vara operativa över tiden. Bedömd leveranstid som tillkommer för komponenterna är sex månader från beställning. Ett forcerat införande av lastkrokar skulle medföra stor påverkan på AW139 SAR-helikoptrarna som används i SAR-beredskap. Beredskapen kommer då gå ned till tre till fyra baser under en längre period.

Monterad krok påverkar helikopterns markfrigång negativt. Den kommer att begränsa möjligheten att landa ute då markfrigången sänks med 30 cm och den är på AW139 SAR redan låg även innan eventuell krok monteras. För att inte begränsa ordinarie SAR-uppdrag behöver kroken därför monteras på före brandbekämpning och därefter monteras av. Detta bedöms att ta cirka 1 timma per tillfälle.

7.2 Underhållskostnad

Årlig kostnad för underhåll av krok samt installation bedöms som försumbar. Däremot har materielen en livslängd på 5 år eller 1500 cykler och behöver därefter ersättas till en kostnad av cirka 70 tkr per helikopter.

8 Ekonomisk analys

Sjöfartsverkets budget för SAR-helikoptersystemet är anpassad för att täcka de kostnader som denna verksamhet kostar årligen. Kostnaderna består av underhåll av helikoptrarna, utbildning och övning för personalen för att bibehålla sin förmåga att flyga SAR samt flygtid för skarpa uppdrag. Skall modifiering ske av de sju AW 139 SAR-helikoptrarna för att bära krok samt utbildning av personalen, ryms inte detta inom befintlig budget.

I avsnitten nedan redogörs för Sjöfartsverkets beräknade kostnad för ett utökad uppdrag att bedriva skogsbrandsbekämpning. Kostnaderna som anges avser kostnadsökningen till följd av det utökade uppdraget, och tillkommer således utöver den redan befintliga kostnaden för ordinarie sjö- och flygräddningsuppdrag.

Det tillkommande flygtimkostnaderna i samtliga alternativ bygger på de sammanlagda kostnaderna för underhållsavtal med externa leverantörer, köpta tjänster från underhållsverkstad och drivmedel.

8.1 Kostnadssammanställning

Modifiering av befintliga helikoptrar

Enligt den redogörelse som presenterats i avsnitten 3-4 krävs investeringar och underhållskostnader inom följande tre områden

1. Utbildningsinsatser (cirka 8 mkr).
2. Investering i ny utrustning (cirka 10 mkr).
3. Underhåll av den nya utrustningen (100 tkr per år).

Investeringen i ny utrustning kommer att aktiveras i balansräkningen vilket innebär att de årliga avskrivnings- och kapitalkostnaderna är nödvändiga för att uppskatta en årlig kostnad. Avskrivningstiden för monterade krokar, såväl som för brandtunnor antas bli 5 år. Vidare används en kalkylränta uppgående till 3,0 % för att beräkna kapitalkostnaden.

Givet investeringskostnaderna som angivits i avsnitt 4, ger dessa följande beräkningar av årliga kapital- och avskrivningskostnader:

Kapital- och avskrivningskostnadsberäkning för modifiering av sju helikoptrar:

Modifierings materiel + Lastkrok	6 700
Arbetskostnad	920
Brandtunna	1 300
Total investering	8 920

Avskrivningstid	5
Kalkylränta	3,00%

	År 0	År 1	År 2	År 3	År 4
Tillgångsvärde	8 920	7 136	5 352	3 568	1 784
Avskrivning	1 784	1 784	1 784	1 784	1 784
Kapitalkostnad	268	214	161	107	54
Total årlig kostnad	2 052	1 998	1 945	1 891	1 838

(tkr)

Den initiala investeringen i ny utrustning för att möjliggöra brandbekämpning uppgår således till 8,9 mkr, och beräknas föranleda en årlig kostnad om cirka 2 mkr.

Datum
 2018-12-12

 Vår beteckning
 18-03148-4

Sjöfartsverkets totala årliga kostnad för att hantera ett utökad uppdrag med brandbekämpning beräknas därmed enligt följande:

Årlig kostnadssammanställning för sju helikoptrar	År 0	År 1	År 2	År 3	År 4	År 5	År 6	År 7	År 8	År 9	År 10
Kaptial- och avskrivningskostnader	2 052	1 998	1 945	1 891	1 838	0	0	0	0	0	0
Utbildningskostnader	1975	3950	1975								
Vidmakthållande (räknat på 1 tim/mån)	0	2590	7800	10350	10350	10350	10350	10350	10350	10350	10350
Underhållskostnader	0					505					505
Nya procedurer och utbildningsprogram	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Total kostnadsökning		8 538	11 720	12 241	12 188	10 855	10 350	10 350	10 350	10 350	10 855

(mkr)

Kostnadssammanställning – Anskaffning av nya helikoptrar

Investeringen i nya helikoptrar kommer att aktiveras i balansräkningen vilket innebär att de årliga avskrivnings- och kapitalkostnaderna är nödvändiga för att uppskatta en årlig kostnad. Avskrivningstiden för en helikopter samt monterade kroker, såväl som för brandtunnor antas bli 30 år. Vidare används en kalkylränta uppgående till 3,0 % för att beräkna kapitalkostnaden.

Givet en initial investeringskostnad om 150 mkr för en ny helikopter, samt en avskrivningstid om 30 år och en kalkylränta på 3,0 % fås en beräkning av den årliga avskrivnings- och kapitalkostnaden enligt nedan.

	1hkp
Ny helikopter	150 000
Övriga nyinvesteringar	0
Total investering	150 000

Avskrivningstid	30
Kalkylränta	3,00%

1 hkp	År 0	År 1	År 2	År 3	År 4	År 5	År 6	År 7	År 8	År 9	År 10
Tillgångsvärde	150 000	145 000	140 000	135 000	130 000	125 000	120 000	115 000	110 000	105 000	100 000
Avskrivning	5 000	5 000	5 000	5 000	5 000	5 000	5 000	5 000	5 000	5 000	5 000
Kapitalkostnad	4 500	4 350	4 200	4 050	3 900	3 750	3 600	3 450	3 300	3 150	3 000
Total årlig kostnad	9 500	9 350	9 200	9 050	8 900	8 750	8 600	8 450	8 300	8 150	8 000

Om Sjöfartsverket införskaffar ytterligare tre till fyra helikoptrar i syfte att bedriva ett utökad uppdrag med brandbekämpning tillkommer en årlig kostnad på cirka 30 till 40 mkr per år.

Datum
2018-12-12Vår beteckning
18-03148-4

Utöver detta tillkommer även utbildnings- och personalkostnader för tillkommande personal, flygtid samt kostnad för en sjätte bas. Engångskostnaden för utbildning av fyra besättningar uppgår till cirka 20 mkr. De årliga kostnaderna beräknas uppgå till cirka 45 mkr per år enligt följande:

Personalkostnader (4 besättningar)	21
Flygtid	22
Hyreskostnad (hangar och lokaler)	2
Total årlig kostnad, mkr	45

Om Sjöfartsverket införskaffar ytterligare två helikoptrar i syfte att bedriva ett utökat uppdrag med brandbekämpning tillkommer en årlig kostnad på *cirka* 20 mkr per år.

Utöver detta tillkommer även utbildnings- och personalkostnader för tillkommande fyra piloter samt flygtid. Engångskostnaden för utbildning av fyra piloter uppgår till cirka 7 mkr. De årliga kostnaderna beräknas uppgå till cirka 16,5 mkr per år enligt följande:

Personalkostnader (4 besättningar)	6,2
Flygtid	10,3
Total årlig kostnad, mkr	16,5

Ekonomisk sammanfattning

För ett utökat uppdrag som ger ökat stöd åt övriga samhället och som inte påverkar andra brukare av SAR-systemet krävs anskaffning av tre till fyra helikoptrar, modifiering av nuvarande helikoptrar, nyanställning av fyra besättningar, etablering av ny bas samt brandutbildning av samtliga besättningar. Detta ger ett behov av ökat anslag om cirka 87 mkr till 97 mkr per år. Utöver detta tillkommer en engångskostnad för SAR-utbildning av de nya piloterna samt brandutbildning av samtliga piloter om cirka 28 mkr.

För ett utökat uppdrag som endast kan ge stöd till brandbekämpning krävs anskaffning av två helikoptrar, modifiering av nuvarande helikoptrar och anställning av 4 piloter samt brandutbildning av befintlig personal. Detta ger ett behov av ökat anslag om cirka 49 mkr per år. Utöver detta tillkommer en engångskostnad för SAR-utbildning av de nya piloterna samt brandutbildning av samtliga piloter om cirka 15 mkr.

Ett utökat uppdrag som endast omfattar modifiering av befintliga helikoptrar och brandutbildning av nuvarande besättningar ger ett behov av ökat anslag om cirka 12 mkr per år. Detta alternativ får stor negativ påverkan på ordinarie SAR-uppdrag. Utöver detta tillkommer en engångskostnad för brandutbildning av samtliga piloter om cirka 8 mkr.

Samtliga kostnader är beräknade i 2018 års prisnivå.

8.2 Befintliga budgetramar

Sjöfartsverkets Sjö- och flygräddningsavdelning¹⁵ redovisade för år 2017 kostnader om totalt 457 mkr varav Helikopterenhetens del uppgick till 371,7 mkr. Kostnaden ska finansieras enligt finansieringsmodellen (avsnitt 2.4), men i dagsläget är, på grund av kostnadsökningar, intäkterna genom anslag och luftfartens undervägsavgifter underfinansierade.

Eftersom ett utökad uppdrag beträffande brandbekämpning vänder sig mot det allmänna, och därmed bör finansieras genom anslag, är det Sjöfartsverkets bedömning att det saknas möjlighet att omhänderta utökad verksamhet inom myndighetens budget utan att ytterligare belasta sjöfarten.

Intäkterna kommer främst från farledsavgifter, anslag, Eurocontrol (dvs undervägsavgifter) samt Försvarmakten.

Intäkter	milj. Kr	%
Anslag	155,2	34%
Eurocontrol	65,7	14%
Försvarmakten	55	12%
Övrigt (EU, MSB etc)	7	2%
Intäkter från andra avdelningar inom Sjfv	1,6	0%
Restpost som finansieras av farledsavgift	172,4	38%
Totala intäkter	456,9	100%

Kostnader	Milj. Kr	%
JRCC	42,5	9%
SAR-S, inklusive licenskostnader	25,4	6%
Helikopterenheten		
- Personalkostnader	160,6	
- Hyror	11,7	
- Bränsle	11,4	
- UH	127,5	
- Avskrivningar	39,5	
- Övrigt	21	81%
Centralt SAR (Ledning)	2,1	0%
Kostnader från andra avdelningar	10,3	2%
Finansiella kostnader	4,9	1%
Totala kostnader	456,9	100%

¹⁵ Sjö- och flygräddningsavdelningen består av:
Sjö- och flygräddningscentralen (JRCC)
SAR systemledning (SAR-S)
Helikopterenheten

9 Konsekvenser för Sjöfartsverkets grunduppdrag att utföra sjö-och flygräddningstjänst samt övrig information

Påverkan på Sjöfartsverkets grunduppdrag att utföra sjö- och flygräddningstjänst

SAR-helikoptersystemet med dess förmåga (helikoptrar, besättningar och utbildning) är anskaffat och dimensionerat för Sjöfartsverkets grunduppdrag för sjö- och flygräddningstjänst. Det har därför inte i dagens utformning någon överkapacitet för att klara ett utökat uppdrag inom andra områden utan att negativt påverka SAR-systemets möjlighet att rädda liv.

Ett utökat uppdrag utan tillförda resurser innebär en ökad risk för förlust av liv på grund av sämre yttäckning då SAR-helikopter engageras i skogsbrandsbekämpning och en förändrad målsättning för Sjö- och Flygräddning behöver i det fallet tas fram där egendomsräddning prioriteras före rädda liv.

Under vissa perioder har systemet varit reducerat, exempelvis tillfälligt i samband med införandet av det nya helikoptersystemet och regelbundet vid planerat underhåll av helikoptrarna på SAR-baserna. Under dessa perioder har målsättningen för sjö- och flygräddning uppnåtts men det innebär en ökad belastning på kvarvarande/övriga baser och en ökad risk i enskilda fall för förlorade liv.

I Sjöfartsverkets uppdrag för sjö- och flygräddning ingår även sjuktransporter från fartyg. I många fall kan dessa genomföras av ytgående enheter men vid svåra väderförhållanden eller långt ute till havs är evakuering med helikopter ofta enda möjligheten för säkert genomförande och tidsmässigt det enda rimliga alternativet.

SAR-helikoptrarna utgör även en räddningsresurs för varandra och för de ytgående enheterna vilket utgör en säkerhetshöjande faktor för dessa. Avsaknaden av SAR-helikopter påverkar därför även insatser med andra SAR-enheter.

Legala aspekter

Ett utökat regeringsuppdrag att kunna bistå kommunal räddningstjänst med skogsbrandsbekämpning kräver tillgång till erforderlig kapacitet avseende helikoptrar, besättningar, infrastruktur m.m. som säkerställer såväl befintligt uppdrag avseende sjö- och flygräddningstjänst som tillkommande uppdrag avseende skogsbrandsbekämpning.

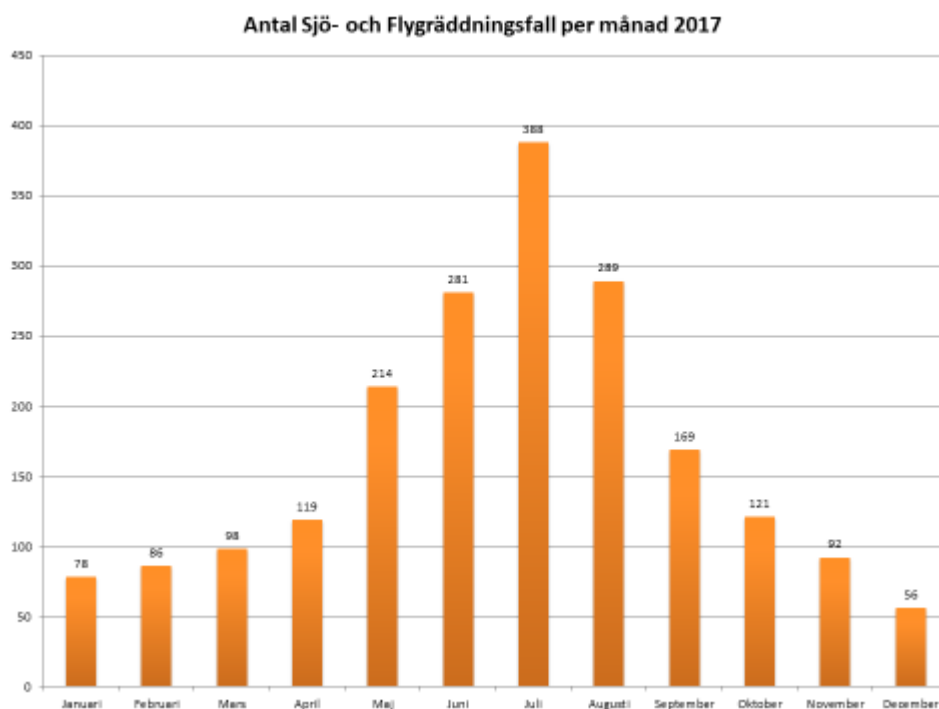
Ett uppdrag att utföra skogsbrandsbekämpning kräver att ekonomiska medel skjuts till då det inte är rimligt att låta sjöfarten med flera, bland annat via farledsavgifterna, betala för stöd till kommunal räddningstjänst. Om Sjöfartsverket får ett regeringsuppdrag med tillhörande finansiering behöver Sjöfartsverket inte värdera om det konkurrerar med andra aktörer. Konsekvensutredningen av ett sådant uppdrag åligger regeringen, dvs. det är regeringen som har att beakta eventuell begränsning av konkurrensen.

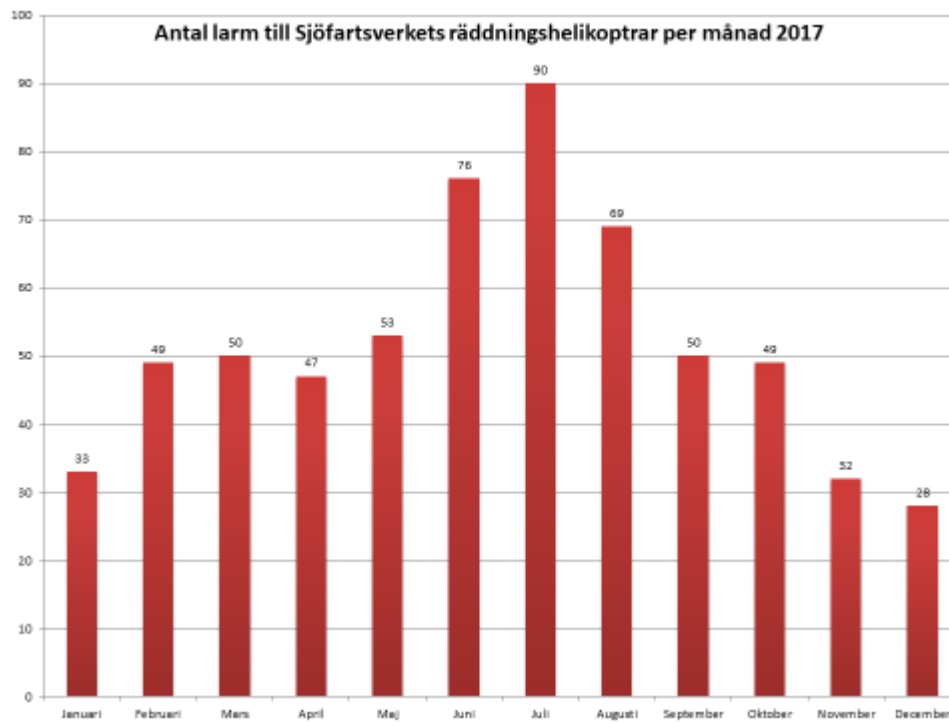
Datum
2018-12-12Vår beteckning
18-03148-4

Brandbekämpning, inklusive skogsbränder, är den kommunala räddningstjänstens ansvar. En statlig myndighet är dock, enligt LSO, skyldig att med personal och egendom delta i en räddningsinsats på anmodan av räddningsledaren. En sådan skyldighet föreligger dock endast om myndigheten har lämpliga resurser och ett deltagande inte allvarligt hindrar dess vanliga verksamhet. Sjöfartsverket bistår redan idag kommunal räddningstjänst med tillgängliga resurser.

Prioritering vid resursfördelning mellan sjö- och flygräddningstjänst kontra skogsbrandsbekämpning

Sjöfartsverkets sjö- och flygräddningstjänst förutsätts bedrivas med samma höga tillgänglighet och förmåga över hela året och har dimensionerats för detta. Sommarperioden innebär en ökad belastning på SAR-systemet med ett stort antal parallella larm och insatser. Denna period sammanfaller med förhöjd brandrisk i skog och mark vilket innebär att ett utökad uppdrag skulle innebära situationer då prioritering mellan liv- och egendomsräddning kan komma att krävas.



Datum
2018-12-12Vår beteckning
18-03148-4

AW139 SAR-helikopterns lämplighet för brandbekämpning

Sjöfartsverkets AW139 SAR är en tvåmotorig mellanklasshelikopter. Helikoptrarna är idag delvis förberedda för installation av lastkrok, och därav måste den installationen kompletteras. De saknar helt installation för att fälla vatten över bränder. Effektiviteten för brandsläckning har värderats utifrån lyftkapacitet och cykeltid, dvs tiden mellan att helikoptern fäller vatten.

Vattenkapaciteten på cirka 1000-1200 liter är i nivå eller något högre än de flesta kommersiella helikoptrar som kan kontrakteras för brandbekämpning (AS350 har till exempel kapacitet 1000-1300 liter).

AW139 SAR komplexitet och storlek medför något längre cykeltider än de lättare enmotoriga helikoptrar som ofta används vid brandsläckning. Detta beror på dubbla motorer, dubblerade huvudsystem och ett tvåpilotsystem, samtliga faktorer för ökad flygsäkerhet och myndighetskrav för den verksamhet Sjöfartsverket normalt bedriver. Detta kräver i sin tur även fler och mer omfattande checklistor att följa före inflygning till hovring och därefter under stigning. Detta spelar framförallt roll vid korta cykler då vatten finns nära. Därmed minskar mängden vatten per timme som kan levereras till branden. I förhållande till dess lyftkraft kontra driftskostnad och underhåll är den mindre kostnadseffektiv för denna typ av uppdrag än många lättare helikoptrar. Dessutom skulle dess mer än dubbla bränsleförbrukning jämfört med till exempel AS350 (530 lit/h mot cirka 200 lit/h) innebära vissa utmaningar att hålla med bränsle ute på plats, för att undvika långa och tidsödande förflyttningsflygningar för tankning.

När helikoptern används till brandbekämpning bör den vara så lätt som möjligt. Detta innebär att SAR-utrustning i helikoptern samt kabinpersonalen urlastas. Helikoptern har i sin grundkonfiguration fast installerad utrustning för SAR så som dubbla vinschar, sökstrålkastare och operatörsplats i kabin. Denna utrustning går ej enkelt att demontera, vilket ger en högre grundtomvikt än en jämförbar helikopter.

Urlastning av SAR-utrustning sker antingen på bas eller utomhus i närheten av insatsområde. Detta beräknas ta en timma. Montering av brandtunna görs vid brandplats. Beräknas ta cirka tio min. Efter avslutad insats tar det cirka en timma att återställa helikoptern (lasta i SAR-utrustning) om det görs på bas och cirka 1,5 timmar om SAR-materialet ligger ute då en inventering behöver göras för att säkerställa att inget har försvunnit. Montering och demontering av lastkrok får endast göras av behörig tekniker och kan endast göras på bas. Montering respektive demontering av krok beräknas ta 1 tim. Demontering av lastkroken inför SAR-uppdrag är nödvändig för att markfrigången inte ska begränsas och försvåra landning i ojämn terräng.

Bedömning är att en AW139 SAR kan ta cirka 1000-1200 liter vatten med endast två piloter (ingen kabinpersonal), bränsle för 40 min exklusive reservbränsle och urlastad SAR- materiel. Tankmöjlighet i närheten av insatsområde behöver ordnas för kontinuerlig insats då längre avstånd till tankmöjligheter innebär mindre vatten som helikoptern kan ta alternativt kortare tid för brandsläckning.

Osäkerheter

Sjöfartsverket har inte genom Leonardo, leverantör av AW139 SAR, kunnat verifiera i detalj vad som krävs för att modifiera helikoptrarna för att bära brandtunna. Leonardo har i det underlag som levererats till Sjöfartsverket refererat till helikopterversion "short nose". Sjöfartsverkets helikoptrar är av version "long nose" vilket innebär att Leonardo först i samband med en modifiering kommer att upprätta servicebulletin för erforderliga åtgärder.

Sjöfartsverket har i detta underlag utgått från att helikoptrarna kräver motsvarande instaser som "short nose" bulletinen. Om så inte är fallet kan kostnaden bli högre och modifieringstiden ökar.

Utökning av helikopterflottan och kostnader för denna baseras på samma typ av helikopter med marginella förändringar av administrativa funktioner. Skulle en annan helikoptertyp anskaffas kan beräkningarna behöva justeras och organisationen behöver anpassas i högre grad då skalfördelarna med identiska helikoptrar går förlorade.

De ekonomiska beräkningarna i rapporten har gjorts med syfte att ge en tillräcklig uppskattning för att kunna besluta om att gå vidare med något av alternativen, och även kunna jämföra med andra alternativ som beslutsfattarna har att jämföra med. Storleksordningen i totalkostnaderna för alternativen bedöms till +/- 15%. För en säkrare kostnadsuppskattning av alternativen behöver skarpa offerter inhämtas och detaljplanering av införande projekt med bland annat utbildning tas fram.

Andra möjligheter för Sjöfartsverket att stödja samhället vid olyckor och brandbekämpning

Redan idag stödjer Sjöfartsverket annan statlig och kommunal räddningstjänst samt MSB vid olika typer av händelser och brandbekämpning. Nedan redovisas exempel på det stöd som kan erbjudas.

Sjöfartsverket kan med befintlig organisation bidra med resurser specifikt för samhällets brandbekämpning på följande vis:

Sjöfartsverket har inom JRCC (Sjö- och flygräddningscentralen) kompetens och systemstöd för:

- Ledning och koordinering av flygande resurser.
- Utlarmning av ev kommande kontrakterade flygande resurser till område för brandbekämpning.
- Planering av logistik och infrastruktur för flygande brandsläckningsresurser.

Sjöfartsverkets AW139 SAR kan stödja på följande sätt:

- Undsätta nödställd räddningspersonal eller allmänheten genom SAR-helikopter med vinschförmåga.
- Taktiska transporter av räddningspersonal och utrustning.
- Lyfta räddningsledning för överblick av brandområden för effektivare prioritering och ledning.

Övrigt:

- Bistå vid upphandling av flygande brandsläckningsresurser.
- Bidra med personal med erfarenhet från system- och insatsledning

Under sommaren 2018 har Sjöfartsverket efter MSB begäran bidragit med personal för att leda och koordinera flygande brandsläckningsenheter, säkerställt öppna flygplatser mm. Helikoptrarna har transporterat och flugit räddningspersonal för överblick och för att undersöka misstänkta bränder. Därutöver har Sjöfartsverket bidragit med stabspersonal till MSB särskilda organisation.

I begränsad omfattning kan Sjöfartsverket idag bistå med resurser vid ex eftersök av försvunnen person, fjällräddning, kommunal räddningstjänst i insjöar och oländig terräng. En resursförstärkt SAR-organisation ger ökade möjligheter att lämna sådant stöd.

Datum
2018-12-12

Vår beteckning
18-03148-4

Grannländernas policy angående brandbekämpning med SAR-helikopter

De nordiska grannländerna använder sina räddningshelikoptrar på olika sätt. I Norge och Danmark är räddningshelikoptrarna dedikerade för SAR och därför inte utrustade med lastkrok och deltar inte i släckningsarbete. Finland har två typer av räddningshelikoptrar, Super Puma samt Bell 412. Båda typerna är utrustade med lastkrok för hängande last och kan lyfta brandtunnor och används även för brandsläckning. Det kan dock påpekas att de finska helikoptrarna ingår i det finska Gränsbevakningsväsendet som kan ha andra uppgifter som motiverar lastkrok.

Tidigare utredningar och andra alternativ

Utredningen Helikopter i samhällets tjänst SOU 2008:129 fastslog följande:

”Sjöfartsverkets SAR-helikoptrar av modell Sikorsky 76 C+ är inte utrustade för skogsbrandsbekämpning. Helikoptrarna skulle rent tekniskt kunna anpassas för uppgiften, men det finns en risk att insatserna skulle konkurrera med beredskapen för att inom 15 minuter kunna inleda flyg- och sjöräddningsuppdrag. Skogsbrandsbekämpning pågår ofta över lång tid, varför piloterna skulle riskera att få slut på flygtid.”

Vidare konstaterade utredningen att SAR-helikopter inte skall utrustas för skogsbrandsbekämpning:

”Det är inte aktuellt att SAR-helikoptrarna ska utrustas för att släcka skogsbränder. När det gäller skogsbrandsbekämpning har Helikopterutredningen lämnat särskilda förslag.”

Vid tiden för denna utredning tillhandahölls helikoptertjänsterna av Norrlandsflyg AB med helikoptrar av typ S-76 och inget har framkommit som förändrar slutsatsen efter införandet av helikopter AW 139 SAR. I nyligen genomförda dialoger inom Centralt Räddningstjänstforum har det understrukits att beredskap och insatser för att rädda liv alltid prioriteras före egendomsräddning. Det är SAR-helikopterns vinschförmåga som främst efterfrågas.

Referenser

Regelverk

Lag 2003:778 om skydd mot olyckor (LSO)

Förordning 2003:789 om skydd mot olyckor (FSO)

Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om alarmeringstjänst och flygräddningstjänst (TSFS 2015:51)

Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om flygande SAR-enheter (TSFS 2014:61)

SAR-konventionen och Chicagokonventionen (ICAO Annex 12 om sjö- och flygräddningstjänst).

Bilaga 1 – Regeringsuppdrag

Bilaga 2 – Sjöfartsverkets leverans av deluppdrag 1