

Cirkulärnr: 14:13

Diariernr: 14/2071

Nyckelord: räddningstjänst, helikopter, Sjöfartsverket, SAR,  
räddning, drunkning, livräddning

Handläggare: Markus Planmo

Avdelning: Avdelningen för tillväxt och samhällsbyggnad

Sektion/Enhet: Planering, säkerhet och miljö

Extern medverkan: Sjöfartsverket  
SOS Alarm

Datum: 2014-06-02

Mottagare: Kommunala räddningstjänster  
Kommunala räddningsnämnder  
SOS Alarm

Rubrik: Samverkan mellan kommunal räddningstjänst och  
Sjöfartsverkets räddningshelikoptrar

## CIRKULÄR 14:13

---

Avdelningen för tillväxt och samhällsbyggnad  
Markus Planmo  
markus.planmo@skl.se  
08-452 79 65

Kommunala räddningstjänster  
Kommunala räddningsnämnder  
SOS Alarm

### **Samverkan mellan kommunal räddningstjänst och Sjöfartsverkets räddningshelikoptrar**

#### **Syfte med cirkuläret**

Syftet med detta cirkulär är att informera om de nya förutsättningarna som gäller för att samverka med Sjöfartsverkets räddningshelikoptrar, främst avseende vatten- och islivräddning.

#### **Bakgrund**

Sjöfartsverket är ansvarig myndighet för sjö- och flygräddning inom svenskt ansvarsområde enligt lagen (2003:778) om skydd mot olyckor och förordningen (2003:779) om skydd mot olyckor. Verksamheten benämns enligt internationella konventioner som SAR (Search & Rescue).

Utifrån de mål som finns fastställda för sjö- och flygräddningstjänsten har Sjöfartsverket ett system med fem baser med räddningshelikoptrar. Sjöfartsverket svarar även för räddningshelikopter för Försvarsmaktens flygverksamhet. Sjöfartsverkets Joint Rescue Co-ordination Center (JRCC) på Karingberget i Göteborg svarar för insatsledning vid räddningsinsatser.

Helikoptertjänsten har tidigare upphandlats av en kommersiell operatör, men sedan februari 2014 bedrivs verksamheten i Sjöfartsverkets egen regi och har status som statsluftfart. Det innebär att helikoptrarna numera är att betrakta som statlig resurs.

## Allmänt om stöd från SAR-helikoptrarna

SAR-helikoptrarna är en exklusiv resurs med hög beredskap som är dedikerad för sjö- och luftfartens räddningsbehov. Det innebär att resursen endast ska tas i anspråk vid fara för liv och hälsa.

Uppdragen ska ligga inom den kommunala räddningstjänstens ansvarsområde och uppfylla kriterierna för *räddningstjänst* i enlighet med lag (2003:778) om skydd mot olyckor (LSO). Sjöfartsverket är skyldiga att lämna stöd endast om man har resurser som är lämpliga för uppgiften och det inte allvarligt hindrar myndighetens ordinarie verksamhet.

SAR-helikoptrarna ska ses som en förstärkning av ordinarie kommunala räddningsresurser. Kommunen måste som tidigare ha en grundläggande planering för att med befintliga resurser lösa sina uppgifter enligt LSO.

Det är viktigt att kommunal räddningstjänst i sin insatsplanering inventerar vilket behov och vilka förutsättningar som finns för stöd från helikopter. I vissa delar av Sverige är det långt till SAR-helikoptrarnas baseringar, vilket gör att de ibland inte är en realistisk resurs. En helikopter kan dock vara ute på övning eller annat uppdrag, vilket kan innebära att den befinner sig på annan plats än sin basering – som kan vara såväl närmare som längre bort från kommunens insatsområde. JRCC vet vid varje tillfälle vart helikoptrarna befinner sig.

## Vatten- och islivräddning

SAR-helikoptrarna kan användas vid insatser för vatten- och islivräddning som bedöms ligga inom kommunal räddningstjänsts ansvarsområde.

SAR-helikopter kan användas som resurs för eftersök och/eller vinschning av person i vatten, oavsett om det gäller öppet eller isbelagt vatten. Undantag är händelser i badbassäng eller liknande där vinschning inte är tillämplig.

Vinschning genomförs i regel helt och hållet av SAR-helikopterns egen personal, utan att personal från kommunal räddningstjänst behöver medfölja i helikoptern.

### Larmplan för vatten- och islivräddning

Under sommaren 2013 uppdaterade SOS Alarm sin rutin för att hantera drunkning samt dykolycka. Rutinen ser ut enligt nedan:

- Vid inkommet 112-anrop som avser drunkningstillbud eller dykolycka och som misstänks ligga inom kommunal räddningstjänsts ansvarsområde ska 112-mottagaren hos SOS Alarm alltid<sup>1</sup> kontakta Sjöfartsverket - JRCC. Detta sker genom att JRCC kopplas in i 112-anropet parallellt med räddningsåtgöraren, som ansvarar för att larma ut kommunal räddningstjänst. JRCC kan därmed lyssna med och samla information för nästa steg.
- JRCC ansvarar för att inventera om det finns en lämplig och tillgänglig statlig resurs (helikopter, båt, svävare eller annan resurs). Vidare svarar man för utlarmning av resursen.
- Om det under ärendets gång framkommer tydlig information om att SAR-helikopter inte längre är nödvändig ska kommunal räddningsledare meddela detta till JRCC. JRCC meddelas via SOS Alarm eller via kommunal räddningscentral. Därmed kan den utlarmade SAR-helikoptern avbryta uppdraget. Exempel på skäl för att avbryta uppdraget kan vara att den nödställda är uppdragen ur vattnet eller att kommunal räddningsledare bedömer att man kan göra en snabb och effektiv insats på egen hand utan assistans från SAR-helikopter.

### Vinschning över land

SAR-helikoptrarna kan stödja kommunal räddningstjänst med vinschning från otillgängliga platser på land. En förutsättning är dock att den aktuella helikopterbesättningen har rätt kompetens för uppdraget. Det ställs t.ex. särskilda krav på övning för att kunna vinscha i tät skog. Samma sak gäller för vinschning från broar och utmed bergväggar. JRCC och helikopterens befälhavare avgör vid varje tillfälle om helikopterbesättningen har rätt kompetens för uppgiften.

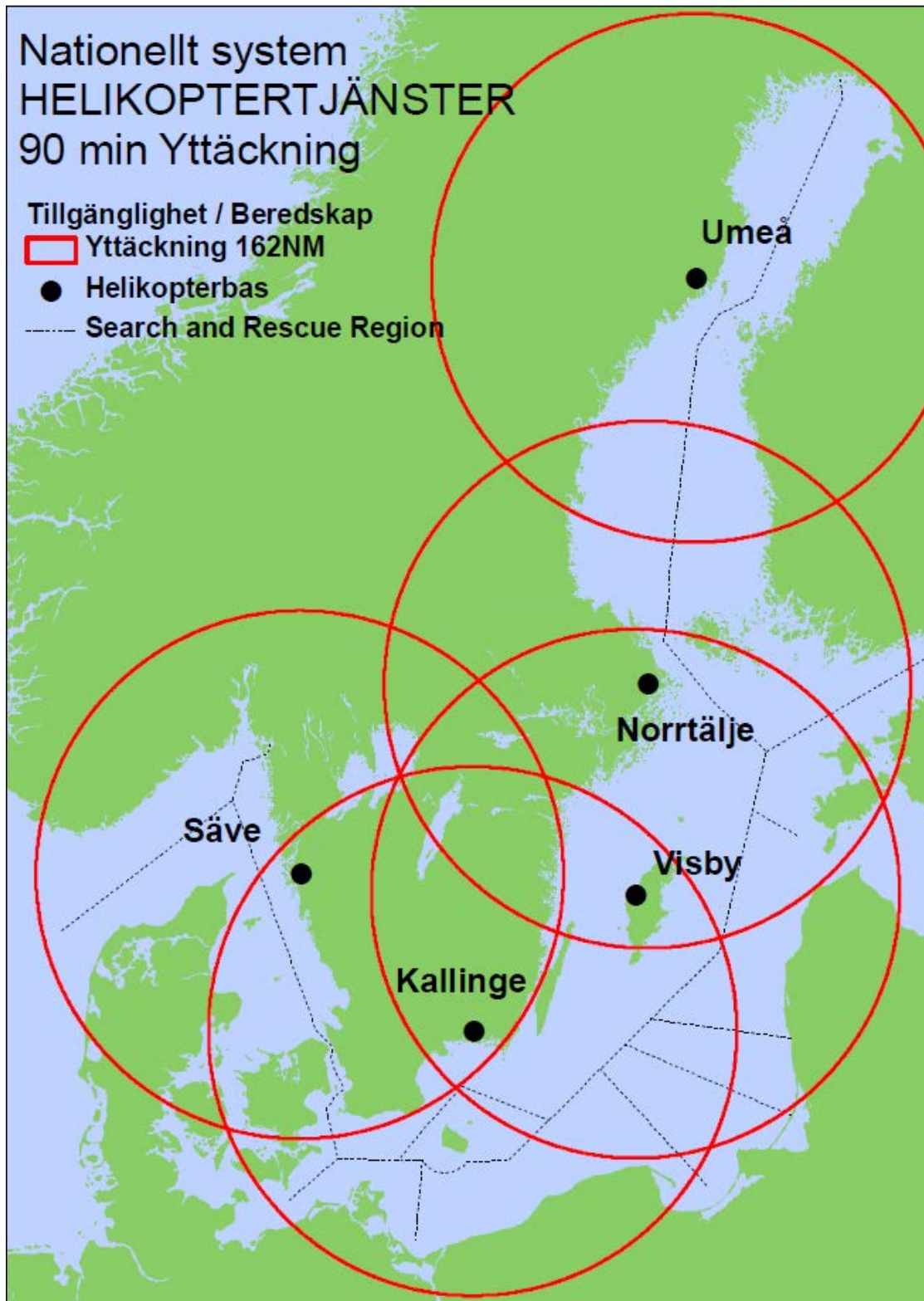
Det finns exempel där SAR-helikoptrar har använts för vinschning över land. Ett exempel är en klätterolycka i Klöva hallar utanför Klippan, då en klättrare trillade ned i en ravin. En annan insats gällde en klätterolycka i Trängslet i Dalarna. SAR-helikopter har även använts för att evakuera personer vid en stor skogsbrand i Västsverige

Vid vinschning över land begär kommunal räddningsledare assistans från JRCC via SOS Alarm eller via kommunal räddningscentral.

---

<sup>1</sup> Undantag är olycka i bassäng eller liknande där vinschning inte är tillämplig.

Figur 1 Sjöfartsverkets ordinarie baseringar med SAR-helikoptrar



### **Insatser som inte kommer att vara aktuella**

Sjöfartsverket har inte ansvar för räddning från vindkraftverk till sjöss eller på land. Därför har man heller inte byggt upp förmåga för att genomföra sådana insatser. Den här typen av insatser är komplicerade och ställer särskilda krav på rutiner och övning. SAR-helikoptrarna kommer inte att kunna användas för att släcka skogsbränder. Detta är en typ av insats som konsumerar mycket flygtid, varför den inte är lämplig för SAR-helikoptrarna som ska ha hög beredskap för sjö- och flygräddning. Vidare är helikoptrarna inte utrustade för skogsbrandsbekämpning.

### **Ekonomiska förutsättningar**

Enligt lag (2003:778) om skydd mot olyckor (LSO), 7 kap. 7 § är en statlig myndighet skyldig att med personal och egendom delta i en räddningsinsats på anmodan av räddningsledaren.

Från och med februari 2014 är Sjöfartsverkets helikopter verksamhet införlivad i myndighetens förvaltningsorganisation. Därmed utgör SAR-helikoptrarna statlig resurs. Statliga myndigheter har inte rätt till ersättning från kommuner för deltagande i kommunal räddningstjänstinsats.

I sammanhanget kan det nämnas att Sjöfartsverkets SAR-helikoptrar till stor del finansieras genom avgifter från de primära brukarna inom sjöfart, samt civil och militär luftfart.

### **Framtida utvecklingsmöjligheter**

SKL, Sjöfartsverket, SOS Alarm, samt ett antal kommunala räddningstjänster har sedan 2012 bedrivit ett projekt för att utveckla samverkan mellan kommunal räddningstjänst och Sjöfartsverkets räddningshelikoptrar. En framtida utvecklingsmöjlighet som studerats gäller transporter av räddningsdykare och räddningsgrupp. Mot bakgrund av att Sjöfartsverket för närvarande byter helikoptertyp så har svårt att införa nya moment i sin verksamhet som innebär krav på utbildning och övning. Det gör att utredningsarbetet kring stöd transporter för närvarande ligger vilande.

## **Om räddningshelikoptrarna**

Ett systemskifte pågår från helikoptermodellen Sikorsky 76C+ till AgustaWestland 139 (AW 139). Det nya systemet införs successivt i organisationen till och med oktober 2015.

Införandet av ett nytt system innebär bl.a. bättre lastkapacitet, samt längre räckvidd och aktionstid. Helikoptrarna kommer att vara utrustade med mörkerhjälpmedel (Night Vision Imaging System, NVIS) som ökar förmågan att verka i mörker. Helikoptrarna kommer framöver även att vara utrustade med Rakel.

De nya helikoptrarna är utrustade med avisning på rotorbladen (Full Ice Protection System, FIPS) vilket gör att de blir mindre begränsade av väderförhållanden

Sjöfartverket har i samband med implementeringen av det nya helikoptersystemet prioriterat förmågan att verka i vinter- och fjällmiljö. Man har under våren haft en tillfällig basering i Gällivare för att genomföra utbildning och övning i fjällområdena. De besättningar som genomfört utbildningen har således en bättre förmåga att verka i fjällmiljö. Dock har man inte förmåga att genomföra klippvinschning.

Sjöfartsverket har helikopterbaser i Umeå, Norrtälje, Visby, Göteborg och Ronneby. SAR-helikoptrarna ska kunna vara i luften inom 15 minuter från det att man mottagit larm från JRCC. Varje helikopterbas har en besättning på fyra personer: två piloter, en vinschoperatör och en ytbärgare. En besättning tjänstgör dygnet runt, en vecka i sträck. Detta bemanningskoncept bygger på att man har ett begränsat uttag av flygtid från besättningen. Det innebär att SAR-helikoptrarna har begränsade möjligheter att stödja andra aktörer som kommuner, landsting och polis.

## **Kontaktpersoner**

SKL: Markus Planmo, handläggare krisberedskap, 08-452 79 65

SOS Alarm: Björn Skoglund, affärsutvecklare 112/Krisberedskap, 08-407 30 21

Sjöfartsverket: Lars Widell, chef sjö- och flygräddning, 010-47 84 892

Sveriges Kommuner och Landsting  
Avdelningen för tillväxt och samhällsbyggnad

Gunilla Glasare

Ann-Sofie Eriksson