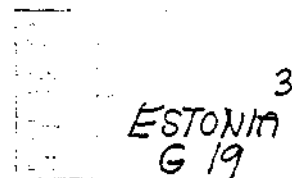


SUPPLEMENT No. 603

ARCC Arlanda:

Bakgrund avtal enl Räddningstjänstlagen, larmtider och erfarenheter.

Flygräddningstjänst "Estonia" 1994-09-28--29.



Bakgrund - avtal

ARCC ansvarsområde är enligt Räddningstjänstlagen av 1986:1102 § 26:

" Vid flyghaveri inom Sveriges sjöterritorium med undantag för vattendrag, kanaler och hamnar samt andra insjöar än Vätern, Vättern och Mälaren samt Sveriges ekonomiska zon, skall Luftfartsverket svara för räddningstjänsten. Luftfartsverket skall svara för förebyggande räddningsinsatser mot skador när ett luftfartyg är nödställt eller när fara hotar lufttrafiken. Verket skall också svara för efterforskning av luftfartyg som saknas." Utöver svensk lag har Sverige i enlighet med ICAO Annex 12 åtagit sig att svara för flygräddningstjänst inom svensk flyginformationsregion.

Detta innebär att vid flyghaveri inom svensk räddningsregion ansvarar Luftfartsverket/Flygräddningscentralen för "Efterforskning" över svenskt territorium och ut till flyginformationsgräns samt även "Undsättning" över hav ut till flyginformationsgränsen och över Vätern, Vättern och Mälaren.

1994-03-20 slöts avtal på regeringsnivå mellan Sverige och Finland om samarbete vid sjö och flygräddning. 1994-02-01 undertecknades ett "Protokoll" på myndighetsnivå avseende räddningstjänst. I dessa avtal förtecknas principer för samarbete vilket följer rekommendationer från ICAO i Annex 12. Principen är att den central inom vars räddningsregion en olycka inträffar är ledande central och övriga centraler bistår med begärda resurser.

I biavtal till huvudavtalet mellan Luftfartsverket och Försvarsmakten anges i "Särskilda uppgifter för ARCC/CEFYL avseende försvarsmakten" bl a att:

- ARCC/CEFYL beslutar, med avseende på flygräddningstjänst och på uppdrag av försvarsmakten, om insats och ledning av de flygräddningsresurser som beskrivs i Mil AIP.
- ARCC/CEFYL fattar också beslut om insats för och ledning av försvarsmaktens övriga räddningsresurser, som på avrop ställts till ARCC/CEFYL förfogande för räddningstjänst.
- ARCC/CEFYL får därutöver, på begäran av annan statlig eller kommunal räddningstjänst, besluta om insats och ledning av försvarsmaktens resurser angivna i Mil AIP eller som i övrigt ställts till ARCC/CEFYL förfogande för ändamålet. Detsamma gäller insatser inom ramen för träffade avtal med Sveriges grannländer om bistånd med räddningsresurser. Beslutade räddningsinsatser rapporteras till försvarsmakten.

Detta har senare förtydligats till att gälla all räddningsverksamhet och alla insatser med flygande enheter.

- ARCC/CEFYL skall reglera och leda sådan särskild verksamhet som påverkar flygräddningsresursernas beredskap och tillgänglighet. Exempel på sådan verksamhet är; sjuk- och personaltransporter. Detta innebär att ARCC/CEFYL ansvarar för att flygräddningsresurser finns tillgängliga. I förekommande fall efter ombaseringar.

Sjöfartsverket ansvarar för sjöräddning inom motsvarande områden genom de räddningscentraler MRCC som finns upprättade. F n en central i Göteborg och en i Stockholm. Centralen i Stockholm skall enligt beslut läggas ned och ansvaret överflyttas till centralen i Göteborg från ca -98.

Vid ett flygräddningsfall inom svensk räddningsregion är ARCC/CEFYL ledande central och begär hjälp från andra centraler och vid sjöräddningsfall begär MRCC hjälp med flyginsats. Respektive central leder alltid "egna" resurser. Detta förutsätter dock en klar återrapporteringsrutin.

Beredskap

Under natten 27 september larmade MRCC S om hjälp med helikopterinsats för sjöräddningsfall söder Öland. En helikopter från Ronneby var därför i luften när begäran om hjälp kom från MRCC Åbo via MRCC S. Grundberedskap i övrigt under "icke militär flygövningstid" är:

- 1 helikopter Puma ur flygvapnet, basering Visby, 1 tim beredskap.
- 1 helikopter Puma ur flygvapnet, basering Ronneby, 1 tim beredskap.
- 1 helikopter Vertol ur marinen, basering Berga, 2 tim beredskap. I praktiken 1 tim beredskap.
- 1 helikopter Vertol ur marinen, basering Säve, 1 tim beredskap.

På flygräddningscentralen finns två st flygräddningsledare. Normalt i jour i sovrum vid räddningscentralen. Vid aktuell tid fanns en ansvarig flygräddningsledare i centralen p g a sjöräddningsuppdraget söder Öland. Normal insatstid från jour är omedelbar. Larmning m m kan ske från jourrum.

Larmning

Kl 0103 kom larm från MRCC S. "Färjan Estonia pos 5922/2140 har 30° slagsida och begär assistans". Larmet kom från MRCC Åbo via MRCC S.

0107 Larm till hkp Visby.
 0109 Larm till hkp Berga.
 0125 Larm till besch i hemmet i Ronneby (ej beredskap).
 0136 "Estonia har ev slagit runt. Inget eko".
 0137 Ronneby hkp i luften. Order gå mot Visby för tankning och sedan mot färjan.
 0142 Larm i bostad till besch i Söderhamn (ej beredskap).
 0146 Larm till berhkp på Säve.
 0147 Begär ytterligare resurser på Berga.
 0150 Larm i bostad till marinhkp Ronneby (ej beredskap).
 0225 CARCC, på tjänsteresa, orienteras.
 0315 Karup erbjuder två hkp SeaKing.
 0324 MRCC S inget svar från MRCC Åbo.
 0330 Info till VB Hkv.
 1020 Startorder till berhkp Kallax.

Flygvapnets räddningshelikoptrar används primärt för militär flygräddning och har hög beredskap under militär flygövningstid (må-to 0730-1600, fre 0730-1200). Övrig tid beredskap enligt ovan. Marinens hkp används primärt för incidentberedskap och i övrigt för räddningstjänst med beredskap enligt ovan.

Sammanfattning:

Första hkp på plats 0240. Därefter kontinuerlig tillförsel så att kl 0700 fanns:

4 st Puma ur flygvapnet
 5 st Vertol ur marinen
 2 st SeaKing ur danska flygvapnet i eller på väg mot området.
 Detta antal bibehölls sedan hela dagen genom att helikoptrar med tekniska fel ersattes av andra. MRCC Åbo avböjde ytterligare hkpinsatser m h t väder och svårt att leda hkp.
 Kvar i Sverige fanns:
 1 Puma på Såtenäs.
 1 Puma på Kallax.
 1 Puma på Söderhamn.
 1 Vertol på Säve.

Insatser

Flygtiden från närmaste baser Berga och Visby är ca 1 tim. Första hkp var på plats ca 0240 - ca stort 1 1/2 tim efter första larm. Inledande larmet var inte av typen haveri utan som i flygräddning kallas "fara för haveri". Trots detta reagerade och agerade flygräddningsledaren som om allvarlig fara förelåg. Detta torde ha påskyndat räddningsförloppet och har därigenom bidragit till att många kunde räddas. Insatserna hade kunnat ökas efter gryningen men MRCC Åbo ansåg sig inte kunna ta emot fler helikoptrar.

Ledning

Enligt grunddokument och avtal var det i detta fall MRCC Åbo som var ansvarig och ledande central då förslisningen ägde rum inom finsk räddningsregion. Begäran om hjälp ställdes till MRCC S då det är naturligt att arbeta sjöräddning till sjöräddning och flygräddning till flygräddning. Enligt tidigare nämnt "Protokoll" kunde MRCC Åbo ha vänt sig direkt till ARCC med begäran om hkphjälp. Att så inte skedde bedöms inte ha påverkat tider eller insatser.

Enligt svenska helikoptrar fanns ingen direktledning från MRCC Åbo. Samordning mellan helikoptrarna och insatsområden ägde rum på plats. Detta torde ha medfört "dubbelarbete" genom att ex vis samma livflotte undersöktes flera gånger. Någon samordning av flygsäkerhetsskäl förekom inte heller.

Var och en arbetade för sig och det är möjligt att en samordnad insats under ledning av en flygräddningsledare hade medfört större antal räddade.

Kaptenen på Silja Europa i området fungerade som OSC, On Scene Commander, för ytenheter. Denne hade dock ingen utbildning i motsvarande funktion för flygande enheter. Senare tillfördes två st flygledare till "Europa" dock troligen först då räddningsförloppet avslutats och inga ytterligare överlevande fanns. Samarbetet med ACC Tammerfors för tillstånd för inpassage i finskt område fungerade snabbt och bra.

Återmatning

En mycket viktig del i räddningstjänst för den central som har att bistå med resurser är återmatning av information om vad som händer på olycksplatsen och om fler resurser behövs.

Det förefaller som om denna information inte har funnits ens vid MRCC Åbo. Därför kunde tillräcklig information inte erhållas varken vid MRCC S eller ARCC. En besättning ringde via NMT till ARCC och avrapporterade. Då normalt samband via kortvåg, HF, inte fungerade under natten (normalt) och p g a tekniskt fel inte heller under förmiddagen fanns inga möjligheter att få aktuellt läge. En återmatning och kontinuerligt samband måste säkerställas, av flygsäkerhetsskäl t ex uppföljning av flygande enheter.

Bedömningar

Viss kritik har riktats mot ARCC för att inte sätta in samtliga tillgängliga helikopterresurser. Som framförts tidigare finns endast 4 hkp i 1 tim beredskap. Flygräddningsledarens tidiga bedömning att detta kunde bli något stort säkerställde en så tidig och omfattande insats som var möjlig. En högre beredskap kunde möjligen ha tidigarelagt insatsen men då endast marginellt. Dimensionerande för insattiden är flygtiden till området.

För att ersätta hkp som fått tekniska fel fanns en viss beredskap på bl a Berga. Hkp från Kallax som till en början

fått order att gå mot Åbo fick, då MRCC Åbo inte kunde ta hand om flera hkp, i stället landa Söderhamn för att snabbt kunna ersätta annan hkp i räddningsområdet. Denna hkp drabbades också av omfattande tekniskt fel. Flygräddningsledarens bedömning att tidigt "ligga på förhand" har medfört en så snabb insats som är möjlig m h t avståndet och så omfattande som beredskapsläget medger. Samtidigt upprätthölls en viss beredskap över landet för andra insatser. Vindstyrka över Västerhavet ex 27 m/s.

Materiefunktion

Livlinan mellan ARCC och helikoptrarna är kortvågen, HF. Denna är normalt av låg kvalitet under dygnets mörka timmar på använd frekv 5680. Natfrefkvensen 3023 fungerade inte heller under den tid då initialinsatserna gjordes. Tekniskt fel under morgonen och förmiddagen försvårade ytterligare situationen.

Den kryptoutrustning som ARCC föreslagit skall tillföras ARCC och samtliga räddningshkp, -kryapp 302-, i skr 1994-03-29 till Flygvapenledningen har ännu inte besvarats. Det bedöms att en sådan utrustning säkerställt erforderligt samband.

Annan sambandsmöjlighet finns inte då räddningsområdet p g a avståndet inte gick att nå med VHF. En möjlighet kunde ha varit att beordra försvarets radar- och radiostationer för aktuellt området och att via rrjal sända till och mottaga meddelanden från hkp.

Erfarenheter och förslag

För en framgångsrik insats är det betydelsefullt att tidigt få all tänkbar information. Lika betydelsefullt är att fortlöpande få information om utvecklingen på olycksplatsen. I fallet "Estonia" fanns varken tidig information eller information om utvecklingen.

Den ledande centralen bör föra dialog med den central som ställer resurser till förfogande för att säkerställa att all tillgänglig information presenteras. Om deltagande enheter inte har gemensamt språk skall engelska användas. Alternativa sambandsmöjligheter måste skapas.

Beredskapen är för normala händelser tillräcklig. Det är tveksamt om det är kostnadseffektivt att höja denna. Genom att anflygningstiderna i vissa fall blir oacceptabelt långa bör beredskap införas även för Söderhamn/Kallax. Kostnaden för detta bör bestridas av samhället.

Vid omfattande olyckor kan ytterligare resurser relativt snabbt kallas in. Detta visas av resurstillväxten vid "Estonia".

I detta fall hände en stor olycka på finskt område. Beredskap och planering måste finnas i Sverige för att kunna leda stora insatser med ledning från svensk central. Särskilt gäller detta flygräddning där Luftfartsverket har ett undsättningsansvar ut till FIR-gränsen. Vid en olycka öster och sydost om

Gotland kan föutsättas att de baltiska länderna saknar resurser och att Sverige då måste ta på sig rollen av räddningsledare.

Utan att hålla beredskap har helikopterförbanden mycket snabbt samlat besättning och kunnat starta mot området. På grund av detta läge var anflygningarna långa och insatserna på plats kunde ske först efter relativt lång tid.

Larmningen har fungerat mycket bra. Möjligen kan förbanden se över larmrutiner och tilldela besättningar ex p-sök för snabb larmning. Meteorolog måste mycket snabbt vara på plats i Rvåd C för att inom ca 15 min kunna leverera kartor till hkpförb och Cefyl.

Centralerna bör "för säkerhets skull" larmas tidigt för att kunna ligga "på förhand". Ledningsproblematiken har debatterats och har haft uppenbara brister. Helikoptrarna har fått ta egna initiativ för sökområden och egna beslut i stor omfattning. En förutsättning för en konkret ledning är att fullgott samband kan upprättas, så var inte fallet nu.

Vid en så omfattande insats måste det finnas OSC för resp ytenheter och flygande enheter. OSC flyg bestående av två man vid omfattande operationer - en för flygledning och en flygräddningsledare. Lokalisering till Arlanda är från denna synpunkt ovärderlig genom att insatser kan ske över hela ansvarsområdet relativt snabbt.

Baser måste förberedas och förtecknas med ex tankningsmöjligheter i samtliga angränsande länder. Baserna bör m h t samband och ex landnings- och tankningsmöjligheter vara flygplatser.

Under hela operationen var sikten i området bra. Försvårande var dock stark vind och mycket kraftig sjögång. Om vädret och sikten varit nedsatt hade räddningsinsatserna försvårats avsevärt och en OSC flyg varit helt nödvändig. Troligen hade dessutom inte samma antal hkp kunnat sättas in samtidigt.

Dessa fall där extraordinära resurser måste kallas in bör VB i centrala och regionala staber instrueras att på avrop från flygräddningsledare ställa begärda resurser till förfogande. Beslut angående utnyttjande av försvarets radar- och radiostationer är ett exempel.

Materielens funktion har inte varit utan anmärkning. Vinschar, spånvarning m m har medfört att periodvis färre antal helikoptrar kunnat verka inom området.

Återigen, om fungerande samband funnits kunde ersättare snabbt ha satts in. Sambandet är inte bara livlinan mellan Cefyl och hkp utan är också nödvändig som informationslänk. Kryapp 302, satellittelefon - alla möjligheter måste beaktas.

Den central som blir räddningscentral för en operation av denna omfattning kan inte klara uppgifterna med ordinarie bemanning. Ytterligare personal måste mycket snabbt förstärka för att inte centralen skall bli blockerad. F n med ARCC på Arlanda finns denna möjlighet genom att personalen bor nära. Tre räddningsledare kan vara på plats inom ca 15 min. Efter flytten till Göteborg saknas denna möjlighet under åtskilliga år.

Förslag i sammandrag

- Dialog direkt mellan ledande central och stödjande central (Distaff).
- Höjd beredskap för hkp i Norrland m h t anflygningstider.
- Beredskap och planering för en insats där ARCC är ledande central måste finnas.
- Funktioner för larmning av besättningar som inte är i beredskap överses.
- Meteorolog i hög beredskap.
- Översyn av sambandsmöjligheter.
- On Scene Commander flyg förbereds från ARCC Tp med hkp. Transportabel radioutrustning för VHF anskaffas.
- Lämpliga baser i angränsande länder förtecknas. Motsvarande underlag för Sverige tillställs övriga länder.
- Central och regional beslutsnivå förbereds för extraordinära insatser.
- Personalförstärkning måste säkerställas.
- Hkp bör utrustas med ex färgspray för att markera att livflotte undersökts.