

## SAMMANFATTNING

Efter att Statens haverikommission (SHK) fått kännedom om ett antal händelser där Sjöfartsverkets sjö- och flygräddningshelikoptrar inte varit tillgängliga som förväntats, genomförde SHK en översiktlig förstudie som visade att under en period om ca sju månader förekom sammanlagt tolv sådana händelser. Förstudien ledde till att SHK beslutade att genomföra en temautredning om räddningsinsatser med Sjöfartsverkets helikoptrar. Utredningen har baserats på fem händelser som granskats närmare. Händelserna utgörs av:

- **Saknad seglare den 25 oktober 2017:** En saknad fritidsseglare som varit med om en förlisning hittades inte förrän efter två dygn på en liten kobbe. Vid det initiala sökandet kunde inte helikopter användas.
- **STENA NORDICA – brand i maskin den 29 oktober 2017:** Fartyget, på resa mellan Litauen och Tyskland, meddelade att det fanns behov av att skicka iland två besättningsmedlemmar som rökskadats. Larmet gick till SAR-helikoptern i Ronneby, men denna kunde inte lyfta. Besättningsmedlemmarna evakuerades i stället med ett av Försvarens fartyg.
- **Fiskebåt – besättningsman koloxidförgiftad den 2 november 2017:** Båten var på resa mellan Fårö och Nynäshamn. Personen ombord meddelade att han var omtöcknad med risk för att förlora medvetandet. Den närmaste helikopterbasen var Visby men den var obemannad. Larmet gick därför till Norrtälje, men helikoptern där kunde inte lyfta. Ronnebyhelikoptern aktiverades då, och kom fram till fiskebåten omkring två timmar senare, samtidigt med en lotsbåt. Under tiden hade Kustbevakningens flygenhet observerat en till synes livlös person på däck.
- **AMORELLA – man-över-bord den 2 januari 2018:** En man-över-bordsituation observerades, och en sökingsinsats med omkringliggande fartyg påbörjades. SAR-helikoptern i Norrtälje kunde emellertid inte lyfta, varför sjö- och flygräddningscentralen kontaktade den finländska sjöräddningen för att få helikopterassistans. Det konstaterades dock att inställetiden skulle bli så lång, två timmar, att chansen till överlevnad under rådande förhållanden skulle vara ute innan helikoptern kom fram. Sökingsinsatsen fick genomföras utan helikopter.
- **Fyra helikopterbaser ur drift samtidigt den 16 januari 2018:** Av Sjöfartsverkets fem helikopterbaser var Visby obemannad enligt planering. Samtidigt kom ytterligare tre att vara ur drift, nämligen Umeå, Norrtälje och Ronneby. Det var således enbart Säve som var öppen åtminstone under delar av dagen.

## Slutsatser

Utredningen visar att Sjöfartsverket uppfyller de övergripande krav som ställs på myndigheten avseende sjö- och flygräddning, vilken till största del genomförs med andra resurser än SAR-helikoptrar. Det finns emellertid uppenbara svårigheter att upprätthålla beredskapen på de fem helikopterbaser som verket förfogar över. Utredningen visar att i anslutning till de fem undersökta händelserna har SAR-helikoptrar haft begränsningar, vilket lett till att de inte varit tillgängliga vid 13 tillfällen. Detta har påverkat genomförandet av räddningsinsatser i olika omfattning såväl som beredskapen för sjö- och flygräddning. Detta har i sin tur bl.a. haft betydelse för hur Försvaret kunnat genomföra sina flygningar.

Utredningen konstaterar att de faktorer som i huvudsak har påverkat tillgängligheten är det faktum att organisationen är underdimensionerad för att kunna klara ambitionsnivån i det program för sjö- och flygräddningstjänsten som Sjöfartsverket upprättat, och den avtalskonflikt mellan arbetsgivare och arbetstagare som pågått under den aktuella tiden. I utredningen konstateras också att det finns förbättringspotential avseende Transportstyrelsens möjligheter att utöva tillsyn av sjöräddningstjänsten, avseende Sjöfartsverkets planering av helikopterverksamheten baserad på operativ riskhantering, samt avseende regelverket för offentlighet och sekretess. Av dessa har de två senare också påverkat tillgängligheten.

**Dimensioneringen av helikopterverksamheten** är för liten i förhållande till ambitionen att kunna tillhandahålla SAR-helikoptrar på fem baser i landet dygnet runt. Med nuvarande antal (sju) och det underhåll som genomförs finns inte ens teoretiska möjligheter att löpande upprätthålla beredskapen på fem baser samtidigt. Vägs även behovet av utbildning in försämras förutsättningarna ytterligare och man kan konstatera att även antalet besättningar är för lågt.

**Den djupa avtalskonflikt** som rått har påverkat säkerhetsklimatet negativt och möjligen skadat säkerhetskulturen. Konflikten har haft en direkt inverkan på den **operativa riskbedömning** som görs inför varje enskild flygning, och vid ett flertal tillfällen förhindrat att helikoptrar kunnat lyfta då den haft negativ påverkan på besättningarnas status. Detta har förstärkts av att **planeringen av verksamheten** är sådan att det regelbundet förekommer omständigheter som gör att riskbedömningen redan från början har värden som ökar risken för att flygning inte kan genomföras. En omständighet som haft betydelse i konflikten är de brister som funnits i de regelverk avseende **offentlighet och sekretess** som omfattar verksamheten. Detta har bl.a. medfört att den flygande personalen har lägre integritetsskydd än personal inom annan luftfartsverksamhet.

### **Säkerhetsrekommendationer**

Det pågår ett arbete inom Sjöfartsverket med att förbättra arbetsklimatet inom helikopterverksamheten och att förbättra rapportering av driftsstopp till tillsynsmyndigheten. Vidare har Transportstyrelsen påbörjat en analys av säkerhetskulturen inom verksamheten. Haverikommissionen avstår därför från att lämna några säkerhetsrekommendationer i dessa avseenden.

I övrigt lämnar haverikommissionen följande säkerhetsrekommendationer.

#### **Regeringen rekommenderas att:**

- I förordning bemyndiga Transportstyrelsen att utfärda föreskrifter avseende sjöräddningstjänst. (RO 2019:01 R1)
- Se över sekretesskyddet för information på luftfartygs ljud- och färdregistratorer (CVR- och FDR-data) inom statsluftfarten i syfte att säkerställa att den flygande personalen omfattas av motsvarande integritetsskydd som personal inom civil luftfart. (RO 2019:01 R2)
- Genomföra en översyn av behovet av helikoptrar för Sjöfartsverkets sjö- och flygräddningsverksamhet. Översynen bör bl.a. avse antalet helikoptrar, det valda underhållskonceptets påverkan på helikoptrarnas tillgänglighet och bemanningsnivån. Syftet bör vara att säkerställa att Sjöfartsverkets helikopterverksamhet är dimensionerad på ett tillfredsställande sätt i förhållande till behovet av flygande enheter för såväl civil som militär sjö- och flygräddningstjänst. (RO 2019:01 R3)

**Regeringskansliet (Näringsdepartementet) rekommenderas att:**

- Vidta åtgärder i syfte att bättre kunna analysera framtida EU-instrument på luftfartsområdet och bedöma behovet av kompletterande bestämmelser i lag eller förordning. *(RO 2019:01 R4)*

**Sjöfartsverket rekommenderas att:**

- Vidta åtgärder för att minska begränsningarna av helikoptrarnas tillgänglighet som beror på t.ex. alltför långa tider av flyguppehåll och på hur verket planerar övningar och sätter samman besättningar. *(RO 2019:01 R5)*
- Överväga möjligheten att spara de s.k. ORM-blanketterna, eller delar av dem, på ett sådant sätt att de kan användas för bättre planering, uppföljning och analys av beredskapen för sjö- och flygräddning, samtidigt som skyddet för enskilda medarbetares personliga integritet värnas. *(RO 2019:01 R6)*