

Sjöfartsverkets kommentar:

Det här programmet bygger på en felaktig premis som går ut på att Sjöfartsverkets ansvar för att lokalisera i samband med flygräddning måste ske i första hand med myndighetens egna resurser. Tittarna vilseleds att tro att räddningssystemet i Sverige enbart är uppbyggt på Sjöfartsverkets helikopterbas.

Sjöfartsverkets lokaliseringsansvar är kopplat till ledning/koordinering, det vill säga JRCC:s uppgift, och inte själva resursen som till exempel räddningshelikoptrarna. Det betyder att vid ett larm står flera olika räddningsenheter till förfogande för räddningsledaren. Enheterna som väljs ut baseras på vilka som är bäst anpassade för uppdraget och man tar bland annat hänsyn till hur nära olycksplatsen de befinner sig geografiskt. Vid en långvarig räddningsinsats är även uthållighet en viktig del att tänka på, så att man inte tömmer ut alla resurser samtidigt.

Räddningsenheterna kan vara Sjöfartsverkets egna resurser i form av helikoptrar och lotsbåtar, men det kan även vara resurser från andra myndigheter, organisationer och civila tillgångar. En ytterligare tillgång är våra internationella resurser, exempelvis våra grannländers helikoptrar. Sjöfartsverket har så kallade bilaterala räddningsavtal med Sveriges samtliga nio grannländer. Avtalen är individuella men huvudsyftet är densamma - att rädda liv i samverkan och hjälpa varandra med resurser.

Trots den tragiska utgången var det ur ovan perspektiv en lyckad räddningsinsats, där vi tillsammans med samverkande resurser kunde lokalisera ett havererat/pulvriserat flygplan i fjällvärlden på dryga 2.45 tim. Att det denna gång var med samverkande enheter och inte vår egen resurs är egentligen ointressant då Sjöfartsverkets målsättning uppfylldes. Sjöfartsverket har haft sjö- och flygräddningsansvaret att lokalisera längre än vi haft egna helikopterresurser och har haft en måluppfyllelse på i det närmaste 100 % gällande flygräddning sedan vi övertog ansvaret från Luftfartsstyrelsen.

Uppdrag granskning researcher Lars-Göran Svensson svarar:

Självklart är det viktigt med samarbete vid all räddningstjänst. Men lika viktig är principen att en enskild myndighet har ansvaret vid varje specifik händelse. De olika myndigheterna som ansvarar för räddningstjänsten i Sverige ska i grunden ha egen förmåga att klara det uppdrag man åtagit sig.

Sjöfartsverket hade ansvaret för eftersökningen vid flyghaveriet i Akkajaure den 8:e januari. Man fick hjälp av landstingets ambulanshelikopter, polisens fjällräddare var på väg för att söka och den kommunala räddningstjänsten erbjöd sina tjänster. Försvaret bidrog med väder- och radarinformation. Norge ställde upp med två helikoptrar och jaktflyg. Det var ett strålande exempel på gott samarbete. Alla gjorde allt för att hjälpa Sjöfartsverket som då var ansvarig myndighet.

Men när Sjöfartsverket lämnar över ansvaret till polismyndigheten klockan 04.00 tar samarbetet slut. För när polisen då ber om hjälp att transportera sina fjällräddare ut till haveriplatsen säger man nej på grund av mörker. Trots att vädret var bra, besättningen är tränad och utbildad för mörkerinsatser och den nya helikoptern är utrustad med den senaste tekniken för arbete i mörker. Varför? Vart tog samarbetet vägen?