

Användning av luftfartyg i räddningsväsendets uppgifter

Anvisning

Inre säkerhet



INRIKESMINISTERIETS PUBLIKATION 9/2009

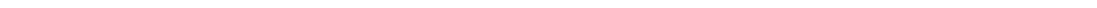
INRIKESMINISTERIET
Inre säkerhet



Användning av luftfartyg i räddningsväsendets uppgifter

Anvisning

Helsingfors 2009



Inrikesministeriet
Kopieringstjänsten
Helsingfors 2009

ISSN 1236-2840
ISBN 978-952-491-388-1 (häftad)
ISBN 978-952-491-389-8 (PDF)

Författare (uppgifter om organet: organets namn, ordförande, sekreterare) Räddningsöverinspektör Rami Ruuska	Typ av publikation		
	Uppdragsgivare Inrikesministeriet		
	Datum för tillsättandet av organet		
Publikation (även den finska titeln) Användning av luftfartyg i räddningsväsendets uppgifter, Ilma-alusten käyttö pelastustoimen tehtävissä			
Publikationens delar			
<p>Referat</p> <p>Denna anvisning tillämpas i situationer där det finns behov att använda luftfartyg i räddningsväsendets uppgifter. Den är avsedd för räddningsväsendet och dess intressentgrupper. Syftet är att styra praxis som främjar och förenhetligar användningen av luftfartyg i räddningsväsendets uppgifter samt beredskapen för dessa. Målet är att den existerande luftfartygsutrustningen skulle användas ändamålsenligt i räddningsväsendets uppgifter.</p> <p>I anvisningen definieras de tillgängliga luftfartygen och principerna för alarmering och användning av dem. Dessutom behandlas fördelningen av de kostnader som förorsakas av användningen av luftfartyg. Anvisningen stödjer även utbildningen inom räddningsväsendet samt planeringen av samarbetet inom räddningsverksamheten. Anvisningen innehåller även exempel på tillgängliga luftfartyg. Som bilaga finns diagram över SAR-verksamheten och alarmeringen av luftfartyg.</p> <p>Anvisningen har utarbetats som tjänstearbete vid inrikesministeriets räddningsavdelning. Intressentgrupperna har ombetts om utlåtanden om utkastet till anvisningen. De framförda synpunkterna har beaktats i den slutliga anvisningen. Anvisningen har behandlats i ledningsgruppen för inrikesministeriets räddningsavdelning och den har godkänts slutgiltigt för ibruktagande med underskrifter.</p>			
Nyckelord räddningsväsende, räddningsverksamhet, räddningsmateriel, luftfartyg			
Övriga uppgifter Elektronisk version, ISBN 978-952-491-389-8 (PDF), www.intermin.fi/publikationer			
Seriens namn och nummer Inrikesministeriets publikation 9/2009		ISSN 1236-2840	ISBN 978-952-491-388-1
Sidoantal 21	Språk svenska	Pris 10,00 € + moms	Sekretessgrad offentlig
Distribution Inrikesministeriet		Förläggare/utgivare Inrikesministeriet	

Tekijät (toimielimestä, toimielimen nimi, puheenjohtaja, sihteeri) Pelastusylitarkastaja Rami Ruuska		Julkaisun laji	
		Toimeksiantaja Sisäasiainministeriö	
		Toimielimen asettamispäivä	
Julkaisun nimi Ilma-alusten käyttö pelastustoimen tehtävissä			
Julkaisun osat			
<p>Tiivistelmä</p> <p>Tätä ohjetta sovelletaan tilanteissa, joissa on tarpeen käyttää ilma-aluksia pelastustoimen tehtävissä. Se on tarkoitettu pelastustoimen ja sen sidosryhmien käyttöön. Tarkoituksena on ohjata käytäntöjä, jotka edistävät ja yhdenmukaistavat ilma-alusten käyttöä pelastustoimen tehtävissä sekä varautumisessa niihin. Tavoitteena on, että olemassa olevaa ilma-aluskalustoa käytettäisiin tarkoituksenmukaisesti pelastustoimen tehtävissä.</p> <p>Ohjeessa määritellään erityyppisiin tehtäviin käytettävissä olevat ilma-alukset ja niiden hälyttämistä ja käyttöä koskevat periaatteet. Lisäksi käsitellään ilma-alusten käytöstä aiheutuvien kustannusten jakoa. Ohje antaa tukea myös pelastustoimen koulutukseen ja pelastustoiminnan yhteistyön suunnitteluun. Mukaan on lisäksi otettu esimerkkejä käytettävissä olevasta ilma-aluskalustosta. Liitteenä on SAR-toimintaa ja ilma-alusten hälyttämistä selventävät kaaviot.</p> <p>Ohje on tehty virkatyönä sisäasiainministeriön pelastusosastolla. Ohjeluonnoksesta on pyydetty lausunnot sidosryhmiltä. Esitetyt näkökannat on otettu huomioon lopullisessa ohjeessa. Ohje on käsitelty sisäasiainministeriön pelastusosaston johtoryhmässä ja lopullisesti se on hyväksytty käyttöönottavaksi allekirjoituksilla.</p>			
Avainsanat (asiasanat) pelastustoimi, pelastustoiminta, pelastuskalusto, ilma-alukset			
Muut tiedot Sähköisen julkaisun ISBN 978-952-491-387-4 (PDF), osoite www.intermin.fi/julkaisut			
Sarjan nimi ja numero Sisäasiainministeriön julkaisut 9/2009		ISSN 1236-2840	ISBN 978-952-491-386-7
Kokonaissivumäärä 21	Kieli suomi	Hinta 10,00 € + alv	Luottamuksellisuus julkinen
Jakaja Sisäasiainministeriö		Kustantaja/julkaisija Sisäasiainministeriö	



INRIKESMINISTERIET
Räddningsavdelningen

Användning av luftfartyg i räddningsväsendets uppgifter

Denna anvisning tillämpas på användningen av luftfartyg i räddningsväsendets uppgifter. Syftet med anvisningen är att styra praxis som främjar och förenhetligar användningen av luftfartyg i räddningsväsendets uppgifter samt beredskapen för dessa.

Denna anvisning träder i kraft den 1.4.2009 och den ersätter inrikesministeriets tidigare anvisningar om användningen av räddningsväsendets luftfartyg.

Inrikesministeriet godkänner ibruktagandet av anvisningen om luftfartyg.

Räddningsöverdirektör

Pentti Partanen

Räddningsöverinspektör

Rami Ruuska

Innehåll

1 Anvisningens syfte	8
2 Definitioner.....	8
3 Luftfartygets nödvändighet och ändamålsenlighet.....	10
4 Användning av luftfartyg	10
4.1 Släckning av mark- och skogsbränder	11
4.2 Ledning av räddningsverksamheten.....	11
4.3 Spaning efter och övervakning av skogsbränder	11
4.4 Spaning	12
4.5 Evakuering.....	12
4.6 Efterspaningsuppgifter	12
5 Alarmering av luftfartyg.....	13
5.1 Alarmering av chefen för brandbekämpning från luften.....	13
5.2 Principer för kommunikation.....	14
6 Ersättning av kostnader	15
6.1 Släckning och ledning av mark- och skogsbränder	15
6.2 Spaning efter skogsbränder	15
6.3 Rekognosering	15
6.4 Evakuering.....	16
6.5 Efterspaningsuppgifter	16
7 Exempel på tillgängliga luftfartyg	16
7.1 Myndigheternas luftfartyg	16
7.2 Exempel på övrig utrustning.....	18
8 Ikraftträdande och övergångs-bestämmelser	18

Bilagor

Bilaga 1: Schema över alarmeringen

Bilaga 2: Schema över SAR-verksamheten

Bilaga 3: Schema över kommunikationen

1 Anvisningens syfte

Denna anvisning tillämpas på användningen av luftfartyg i räddningsväsendets uppgifter. Syftet med anvisningen är att styra praxis som främjar och förenhetligar användningen av luftfartyg i räddningsväsendets uppgifter samt beredskapen för dessa. Målet för anvisningen är att den existerande luftfartygsutrustningen skulle användas ändamålsenligt i räddningsväsendets uppgifter.

I denna anvisning definieras de tillgängliga luftfartygen och principerna för alarmering och användning av dem i räddningsväsendets olika uppgifter. Dessutom behandlar anvisningen fördelningen av de kostnader som förorsakas av flygräddningsverksamheten. Anvisningen stödjer även planeringen av utbildningen inom räddningsväsendet samt samarbetet inom räddningsverksamheten och den är avsedd för räddningsväsendet och dess intressentgrupper.

Om riskerna som förekommer inom ett område förutsätter mer detaljerade arrangemang än dem som nämns i denna anvisning, ska räddningsväsendet i samarbete med länsstyrelsen ge kompletterande anvisningar.

2 Definitioner

Med de definitioner som används i denna anvisning avses följande.

SAR (Search and Rescue) är en allmän term för att beteckna sökning och räddning på land, till havs och i luften. I anknytning till luftfarten innefattar **SAR** flygräddningstjänsten, luftfartens efterspanings- och räddningsuppgifter och räddningsflygverksamheten.

Flygräddningstjänsten är en helhet som inriktas på farliga situationer och olycksfall och den innefattar sådan sök-, räddnings- och stödverksamhet, där flygräddningscentralernas datasystem och luftfartyg anlitas.

Räddningsflygverksamheten är verksamhet som utförs med luftfartyg och vars mål är att rädda människoliv eller egendom samt att förebygga miljöskador.

Med **HEMS-uppgift** avses en brådskande sjukvårdshelikopterflygning (sjuktransport- eller akutvårdsuppgift), vars skyndsamhetsklass nödcentralen har bedömt. Syftet med uppgiften är att ordna medicinsk hjälp i en nödsituation, när det finns ett omedelbart och snabbt behov av att transportera : 1) sjukvårdspersonal eller 2) medicinsk utrustning (instrument, blod, organ, läkemedel) eller 2) sjuka, handikappade eller andra personer som direkt anknyter till händelsen.

Med **flygräddningsuppgift** avses en uppgift där man med hjälp av ett luftfartyg vidtar åtgärder för att rädda ett olycksoffer. Dessa åtgärder kan vara till exempel att släcka bränder, rädda genom vinscha uppifrån, nerifrån eller från ett annat ställe som orsakar fara, rädda någon från att drunkna eller motsvarande, eller att förebygga och begränsa skador i förbindelse med olyckan samt efterröjning och lednings-, informations- och underhållsverksamhet samt övrig stödverksamhet i anknytning till dessa. Ett luftfartyg kan av särskilda skäl användas också för att transportera extra personal och utrustning till olycksplatsen.

Ett **luftfartyg** är en helikopter eller ett flygplan.

Med **läkarhelikopter** avses en enhet som har en akutmårdsläkare i enlighet med kraven i akutmårdssystemet och helikoptern uppfyller de krav som ställts för HEMS-verksamheten i luftfartsbestämmelserna (JAR-OPS 3).

Med **akutmårdshelikopter** avses en enhet som har en akutmårdare i enlighet med kraven i akutmårdssystemet och helikoptern uppfyller de krav som ställts för HEMS-verksamheten i luftfartsbestämmelserna.

En **räddningshelikopter** är utrustad med sådan besättning och utrustning att den antingen självständigt eller som en del av en räddningsformation kan vidta räddnings- eller släckningsåtgärder. Sådana räddnings- och släckningsåtgärder är bland annat brandsläckning från luften, användning av räddningsverktyg, räddning uppifrån, nerifrån eller från ett annat ställe som orsakar fara samt vattenräddningsuppgifter, där man kan rädda utan dykarutrustning (ytbärgning). Dessutom måste man ha beredskap på att lösgöra fastklämda personer, till exempel vid trafikolyckor. Besättningen i en räddningshelikopter ska kunna ge åtminstone grundläggande akutmård.

En **sjöräddningshelikopter** är en tvåmotorig helikopter försedd med en räddningsvinsch. Besättningen i helikoptern består av två piloter, en mekaniker och 1-2 ytbärgare. Sjöräddningshelikoptern är utrustad så att den självständigt eller som en del av en räddningsformation klarar av räddningsverksamhet såväl på landområden som på havs- och sjöområden.

Sådana räddnings- och släckningsåtgärder är bland annat brandsläckning från luften, användning av räddningsverktyg, räddning uppifrån, nerifrån eller från ett annat ställe som orsakar fara samt vattenräddningsuppgifter, där man kan rädda utan dykarutrustning (ytbärgning). Dessutom måste man ha beredskap på att lösgöra fastklämda personer, till exempel vid trafikolyckor. Besättningen i en sjöräddningshelikopter ska kunna ge åtminstone grundläggande akutmård.

Ett **spaningsflygplan** är ett flygplan som utför spaningsflyg för att lokalisera skogsbränder och öppna eldar. Ett spaningsflygplan kan användas också för att hjälpa enhe-

terna att hitta till platsen, som stöd för ledningsverksamheten och i efterspaningsuppgifter.

Flyggräddningscentralen är en operativ ledningscentral för luftfartens efterspanings- och räddningstjänst, som kan bemannas med utbildad personal för flygräddningstjänstens uppgifter.

En **markbrand** är en okontrollerad brand på ett obebyggt område. Till markbränder räknas bland annat skogsbrand, gräsbrand, myrbrand och brand på ett torvproduktionsområde.

En **skogsbrand** är en markbrand där skogen brinner. Skogsbränderna kan indelas i terrängbränder, ytbränder och toppbränder beroende på var branden sker.

3 Luftfartygets nödvändighet och ändamålsenlighet

När man överväger behovet och användningen av luftfartyg i räddningsverkets uppgifter ska man fästa uppmärksamhet vid att användningen av luftfartyget är ändamålsenligt med tanke på situationens karaktär och att kostnaderna är rimliga med tanke på den uppnådda nyttan.

I räddningsuppgifter används i första hand statliga myndigheters luftfartyg. Om myndigheternas luftfartyg inte är tillgängliga på grund av överlappande uppgifter eller av andra skäl, kan man använda även andra luftfartyg för att utföra uppgiften, till exempel läkarhelikoptrar eller akutvårdshelikoptrar. Då ska man bedöma om det ifrågavarande luftfartyget har förutsättningar att klara av uppgiften och om lyftfartyget är till nytta i skötseln av uppgiften.

Utöver det som avtalats mellan stater eller regionalt, kan man även överväga att be om annan internationell hjälp, om situationen är mycket allvarlig och de inhemska luftfartygen inte är tillgängliga eller inte kan användas för att utföra uppgiften. Då ska räddningsverket framställa begäran till den jourhavande personen vid inrikesministeriets räddningsavdelning, som vid behov vidtar fortsatta åtgärder enligt åtgärdsanvisningarna gällande internationell hjälp. Då man begär internationell hjälp ska man ta insatsberedskapstiden i beaktande. Omfattande skogsbrandssituationer är typiska situationer, där man kan behöva be om internationell hjälp..

4 Användning av luftfartyg

Ett luftfartyg kan användas till exempel i följande uppgifter:

- Vid släckning av mark- och skogsbränder används främst myndigheternas luftfartyg (helikoptrar)
- Vid ledning av räddningsverksamheten används främst luftfartyg med fasta vingar (spaningsflygplan för skogsbränder)
- På spaningsflygningar vid skogsbränder används främst luftfartyg med fasta vingar (enligt avtalet)
- Vid rekognosering används främst luftfartyg med fasta vingar (spaningsflygplan för skogsbränder)
- Vid evakuering används främst myndigheternas luftfartyg (helikoptrar)
- Vid efterspaningsuppgifter används sådan flygutrustning som är mest ändamålsenlig med tanke på situationen

Separata anvisningar ges om användningen av försvarsmaktens flygplan och helikoptrar för andra myndigheternas behov.

4.1 Släckning av mark- och skogsbränder

Om man efter övervägande beslutar att be om ett luftfartyg för att släcka omfattande mark- och skogsbränder (bränder på torvtäktsområden inberäknade), används alltid främst myndigheternas luftfartyg.

4.2 Ledning av räddningsverksamheten

Om ledningen av släckningen av en skogs- eller markbrand så kräver, kan man som stöd för ledningsverksamheten använda luftfartyg. Då ska besättningen i luftfartyget som används ha den utbildning som uppgiften kräver, och det rekommenderas även att man larmar en utbildad chef för brandbekämpning från luften med i luftfartyget. Chefen för räddningsverksamheten beslutar om alarmeringen av chefen för brandbekämpning från luften. Chefen för brandbekämpning från luften står under chefen för räddningsverksamheten.

4.3 Spaning efter och övervakning av skogsbränder

Spaning efter skogsbränder ordnas av länsstyrelser enligt räddningslagen då risken för skogsbrand är uppenbar, dvs. när varningen för skogsbrand är giltig eller av någon annan motiverad orsak. Spaningen efter skogsbränder utförs med flygplan. Länsstyrelserna konkurransutsätter arrangemangen kring spaningsflygningarna enligt författningarna.

Inrikesministeriets räddningsavdelning ger vid behov noggrannare anvisningar om spaningen och de anknytande praktiska arrangemangen.

4.4 Spaning

Ett luftfartyg kan också användas för att lokalisera iakttagelser av rök eller oljeskador samt för att genom spaning stödja ledningsverksamheten vid stora och omfattande olyckor. Det är ändamålsenligt att använda flygplan för spaning efter skogsbränder eller andra luftfartyg enligt flygräddningscentralens övervägande för spaning efter iakttagelser av rök eller olja på land- och insjöområden..

I brådskande fall eller av annan motiverad orsak kan även myndigheternas luftfartyg eller andra luftfartyg användas för spaning. En brådskande kontrolluppgift kan till exempel vara utredningen av stormfällningar och översvämningsskador eller annan motsvarande brådskande spaningsuppgift. Myndigheten som leder situationen avgör om det är fråga om en brådskande eller icke-brådskande spaningsuppgift.

4.5 Evakuering

Ett luftfartyg kan användas för till exempel evakuering av människor från en olycksplats eller ett utsatt område vid storolyckor, i flerpatientsituationer eller i samband med efterspaningsuppgifter.

Man bör dock beakta att enskilda patienttransporter inte är evakuering utan HEMS-uppgifter.

När en person som ha varit försvunnen och upphittats flyttas till en trygg plats från en farosituation, betraktas uppgiften som evakuering eller HEMS-uppgift beroende på personens hälsotillstånd.

4.6 Efterspaningsuppgifter

När det är fråga om efterspaning av en försvunnen person från luften på land- och insjöområden och på öar eller efterspaning eller lokalisering av ett försvunnet fartyg eller en försvunnen båt på insjöområden, är det fråga om en uppgift som leds av polisen. Inrikesministeriets polisavdelning har utfärdat anvisningen SM-2002-1311/Tu-41 gällande utförandet av dessa uppgifter och dess giltighetstid har förlängts till 15.6.2012.

Om det är fråga om efterspaning/lokalisering av ett försvunnet luftfartyg, leds efterspaningen av flygräddningscentralen tills det sökta föremålet har upphittats. Efter att föremålet har upphittats hör ledningen av räddningsverksamheten till räddningsmyndigheten.

På havsområden svarar gränsbevakningsväsendet för efterspaningsuppgifter enligt sjöräddningslagen (1145/2001).

5 Alarmering av luftfartyg

Om man efter behovsprövning beslutar att använda luftfartyg, ber den som behöver luftfartyget (chefen för räddningsverksamheten eller polisen) nödcentralen att alarmera luftfartyget. I detta samband ska beställaren även nämna vilken typ av luftfartyg som behövs (helikopter eller flygplan).

När det är fråga om gränsbevakningsväsendets luftfartyg vidarebefordrar nödcentralen begäran till Åbo sjöräddningscentral, Helsingfors sjöräddningsdistriktscentral eller, på Norra Finlands område, till lägescentralen vid Lapplands gränsbevakning. Nödcentralen förmedlar begäran också för kännedom till Södra eller Norra Finlands flygräddningscentral enligt områdesindelningen.

Om myndigheternas luftfartyg inte är tillgängliga, ber nödcentralen flygräddningscentralen att alarmera något annat tillgängligt och ändamålsenligt luftfartyg till uppgiften.

Om något annat än myndigheternas luftfartyg främst borde användas enligt punkt 4 i denna anvisning, förmedlar nödcentralen begäran direkt till Södra eller Norra Finlands flygräddningscentral, som föreslår ett luftfartyg som är mest ändamålsenligt till uppgiften och alarmerar detta. Ett diagram över alarmeringen finns som bilaga 1 till denna anvisning.

Till Åbo sjöräddningscentral, Helsingfors sjöräddningsdistriktscentral eller, på Norra Finlands område, till Lapplands gränsbevakningssektion kan information om stora eller medelstora olyckor förmedlas planerligt på förhand också direkt från nödcentralens datasystem. Informationen förmedlas med VIRVE-textmeddelanden. Helikoptern börjar då inte automatiskt utföra dessa uppgifter på basis av förhandsinformationen, utan vidtar först förberedande åtgärder enligt den gällande situationen. På detta sätt förkortas helikopterns startberedskapstid för uppgiften betydligt.

Alarmering av läkar- och akutvårdshelikoptrar sker alltid enligt anvisningar från den ansvariga läkaren för akutvården och i enlighet med responsplaneringen.

5.1 Alarmering av chefen för brandbekämpning från luften

Med chefen för brandbekämpning från luften avses i denna anvisning en myndighetsperson som har en chefsutbildning i brandbekämpning från luften.

För att säkerställa att verksamheten leds ändamålsenligt rekommenderas att räddningsverken ser till att de har åtminstone en utbildad chef för brandbekämpning från luften på sitt område.

Räddningsverken kommer vid behov överens med varandra om ändamålsenliga jourarrangemang för cheferna för brandbekämpning från luften och meddelar om dessa till nödcentralen.

Nödcentralen alarmerar chefen för brandkämpning från luften på befallning av chefen för räddningsverksamheten. I detta samband ska chefen för räddningsverksamheten ålägga nödcentralen att alarmera ett ändamålsenligt luftfartyg till chefen för brandbekämpning från luften. Ett småflygplan med fasta vingar som planerats för brandbekämpning från luften eller ett annat flygplan försett med VIRVE-kommunikationsberedskap lämpar sig som ledarflygplan till chefen för brandbekämpning från luften.

5.2 Principer för kommunikation

I de SAR-uppgifter som avses i denna anvisning används myndighetsradionätet VIRVE. I kommunikationen följs samarbetsanvisningens (Anvisning om förvaltningen och användningen av myndighetsradionätets samarbetsamtalsgrupper och direktkanaler, 12/2005) kommunikationsprinciper. Förbindelsen med de medarbetare som deltar i uppgiften bildas i anropsgrupperna för samverkan på olycksplatsen inom nödcentralsområdet (till exempel KSuVirKutsu). Den kommunikation som behövs för verksamheten sker i samarbetsgrupperna på olycksplatsens nödcentralsområde (till exempel KSuVirYt1-4). Vid situationer på vidsträckta områden används länsspecifika (till exempel LSVirYt1-3) och riksomfattande (FinVirYt1-3) myndighetssamarbetsgrupper. Kommunikationen mellan flygräddningscentralen och chefen för räddningsverksamheten bildas i FinVirYt1-samtalsgruppen och den kommunikation som behövs för skötseln av uppgiften sker i FinVirYt2-samtalsgruppen.

På spaningsflygningar kan VIRVE-radiotelefonerna programmeras så att de skickar geografiska data till områdets lägesinformationsgrupp.

Gränsbevakningsväsendets och försvarsmaktens luftfartyg samt läkar-, akutmåls- och räddningshelikoptrarna har rätt att använda alla samarbetsgrupper. Spaningsflygplanen har rätt till infogrupper för räddningsväsendet på deras verksamhetsområde (PE INFO) och allmänna samarbetsamtalsgrupper (till exempel PjmYIKutsu och PjmYIYt1-2). YIKutsu-samtalsgrupper används endast för att starta förbindelsen och verksamheten och YIYt-samtalsgrupper för kommunikationen under verksamheten.

I långvariga situationer kan luftfartygets VIRVE-radiotelefon anslutas till räddningsväsendets egna samtalsgrupper (till exempel räddningsverkets samtalsgrupp för ledningen) via radio.

Som reserv till VIRVE-samtalsgruppskommunikationen finns direktkanaler (YIKutsu, VirYt1-2, YIYt1). Principerna för kommunikationen har klarlagts i bilaga 3.

En anvisning om förvaltningen och användningen av samarbetsamtalsgrupper och – direktkanaler i myndighetsradionätet har utfärdats den 13.12.2005.

I undantagsfall kan även luftfartsradion, som också normalt används mellan flygare och flygräddningscentralen, användas för kommunikation.

6 Ersättning av kostnader

Enligt räddningslagen (468/2003) är gränsbevakningsväsendet och försvarsmakten skyldiga att delta i räddningsverksamheten. För flygräddningsuppgifter som utförs med gränsbevakningsväsendets och försvarsmaktens luftfartyg uppbärs ingen separat avgift. Om andra luftfartyg används för uppgiften, svarar det ledande räddningsverket för kostnaderna med undantag av följande avvikelser.

6.1 Släckning och ledning av mark- och skogsbränder

För släckning av mark- och skogsbränder som utförs med myndigheternas luftfartyg uppbärs ingen separat avgift. Om andra luftfartyg används för uppgiften, svarar det ledande räddningsverket för kostnaderna. Inrikesministeriet svarar för rimliga kostnader för förflyttningsflygningar (förflyttning från basen till verksamhetsområdet och tillbaka från verksamhetsområdet till basen).

Inrikesministeriet svarar för rimliga kostnader för användningen av ledningsflygplan, om en utbildad chef för brandbekämpning från luften är med på flygningen.

6.2 Spaning efter skogsbränder

Kostnaderna för spaningar efter skogsbränder ersätts enligt avtalen via statens regionalförvaltning ur det separata anslag som beviljats för ändamålet av inrikesministeriet.

6.3 Rekognosering

Då luftfartyg används för rekognoseringsuppgifter på ett område som är svårtillgängligt för markenheter, ersätter staten rimliga kostnader som uppgiften orsakat, om det mest ändamålsenliga luftfartyget har alarmerats till situationen.

Om myndigheternas luftfartyg anses vara det mest ändamålsenliga luftfartyget för rekognoseringsuppgiften, är det fråga om en uppgift för vilken ingen separat avgift uppbärs.

6.4 Evakuering

För evakuering används i första hand myndigheternas luftfartyg. Då är det fråga om en uppgift för vilken ingen separat avgift uppbärs. Läkare- och akutmårdshelikoptrars patienttransporter är inte evakuering, utan uppgifter som hör till hälsovården och de ersätts av det allmänna, gällande ersättningssystemet för hälsovården.

När man använder andra än myndigheternas luftfartyg för evakuering (till exempel vid storolyckor), kan kostnaderna för evakueringen ersättas med statliga medel med ett särskilt beslut.

6.5 Efterspanningsuppgifter

För efterspanningsuppgifter som utförs med statliga myndigheters luftfartyg uppbärs ingen separat avgift. Flygningar som utförs med andra luftfartyg ersätts ur inrikesministeriets anslag.

7 Exempel på tillgängliga luftfartyg

7.1 Myndigheternas luftfartyg

Myndigheternas helikoptrar

Gränsbevakningsväsendets AB 2006-helikopter klassificeras som lätt helikopter och utöver besättningen rymmer den rymmer tre personer eller en bårpatient. Den kan inte transportera en vattenpåse för släckning. Verksamhetstiden utan tankning är cirka tre timmar.

Gränsbevakningsväsendets AB 412/B 412-helikopter klasseras som lätt helikopter och dess vattenpåse (Bambi Bucket) rymmer cirka 1000 l vatten. Den kan utöver besättningen transportera cirka sex personer eller 1-2 bårpatienter. Helikoptern har full mörkerverksamhetsförmåga. Verksamhetstiden utan tankning är cirka tre timmar.

Gränsbevakningsväsendets Super Puma-helikopter klasseras som medeltung helikopter och dess vattenpåse (Bambi Bucket) rymmer cirka 2 000 l vatten. Den kan utöver besättningen transportera cirka 14 personer eller flera bårpatienter. Helikoptern har full mörkerverksamhetsförmåga. Verksamhetstiden utan tankning är cirka 3-4 timmar.

Försvarmaktens NH 90-helikopter klassificeras som medeltung helikopter och dess vattenbehållare rymmer cirka 2 000 l vatten. Den kan transportera högst 14 personer och även bårpatienter. Helikoptern har full mörkerverksamhetsförmåga. Helikoptern är försedd med en vinsch. Verksamhetstiden utan tankning är tre timmar och fyrtiofem minu-

ter. NH 90-helikoptrarna är tillgängliga för räddningsväsendets uppgifter från och med år 2010.

Försvarens MI-8-helikopter klassificeras som medeltung helikopter och dess vattenbehållare rymmer cirka 2 000 l vatten. Den kan transportera högst 18 personer och även bårpatienter. Helikoptern är försedd med en vinsch. Verksamhetstiden utan tankning är tre timmar.

Försvarens MD-500-helikopter klassificeras som lätt helikopter. Den kan transportera två-tre personer. En del av MD-500-helikoptrarna har mörkerverksamhetsförmåga. (NVG). Verksamhetstiden utan tankning är två timmar.

Försvarens fem släckningssäckar (2 000 l), som har placerats i Uttis.

Myndigheternas flygplan

Gränsbevakningsväsendet har Dornier-övervakningsflygplan till sitt förfogande. Räckvidden utan tankning är högst 1 400 kilometer.

Försvarens CASA C-295- och Fokker F-27-transportplan lämpar sig för transport av personal och material. Med dessa plan kan man sköta även transporter som anknyter till räddningsväsendet samt sjukvårdstransporter. Fraktrummet kan läggas om på många olika sätt. CASA:s bakramp kan också användas för att fälla material. Flygplanen kan transportera 40–70 personer. Räckvidden utan tankning är 2000–5000 kilometer.

Försvarens Learjet 35-affärsflygplan lämpar sig för fotografering och snabba persontransporter. Flygplanet kan transportera 6 personer. Räckvidden utan tankning är högst 3 000 kilometer.

Försvarens Piper PA-31 Chieftain-förbindelseplan lämpar sig för persontransporter och fotografering. Flygplanet kan transportera 7 personer. Räckvidden utan tankning är högst 1500 kilometer.

Försvarens Valmet L-90-Redigo förbindelseplan lämpar sig för transporter av personalen och samarbetsflygningar. Flygplanet kan transportera 3 personer. Räckvidden utan tankning är 700-900 kilometer.

Försvarens Valmet 1-70-Vinka-grundskolningsflygplanen lämpar sig för förbindelseflygverksamhet och samarbetsflygningar. Flygplanet kan transportera 2 personer. Räckvidden utan tankning är högst 600 kilometer.

Försvarmaktens F-18 Hornet- och Hawk-flygplan kan användas för snabba efterspanings- och räddningstjänstsflygningar till exempel för att lokalisera olycksplatsområdet.

7.2 Exempel på övrig utrustning

EC 135-helikoptrarna som används som läkar- och akutmårdshelikoptrar klassificeras som lätta helikoptrar och deras vattenbehållare rymmer högst 1 000 l vatten. Dauphin AS 365 som klassificeras som lätt helikopter kan också användas som akutmårdshelikopter och dess vattenbehållare rymmer cirka 1 000 vatten..

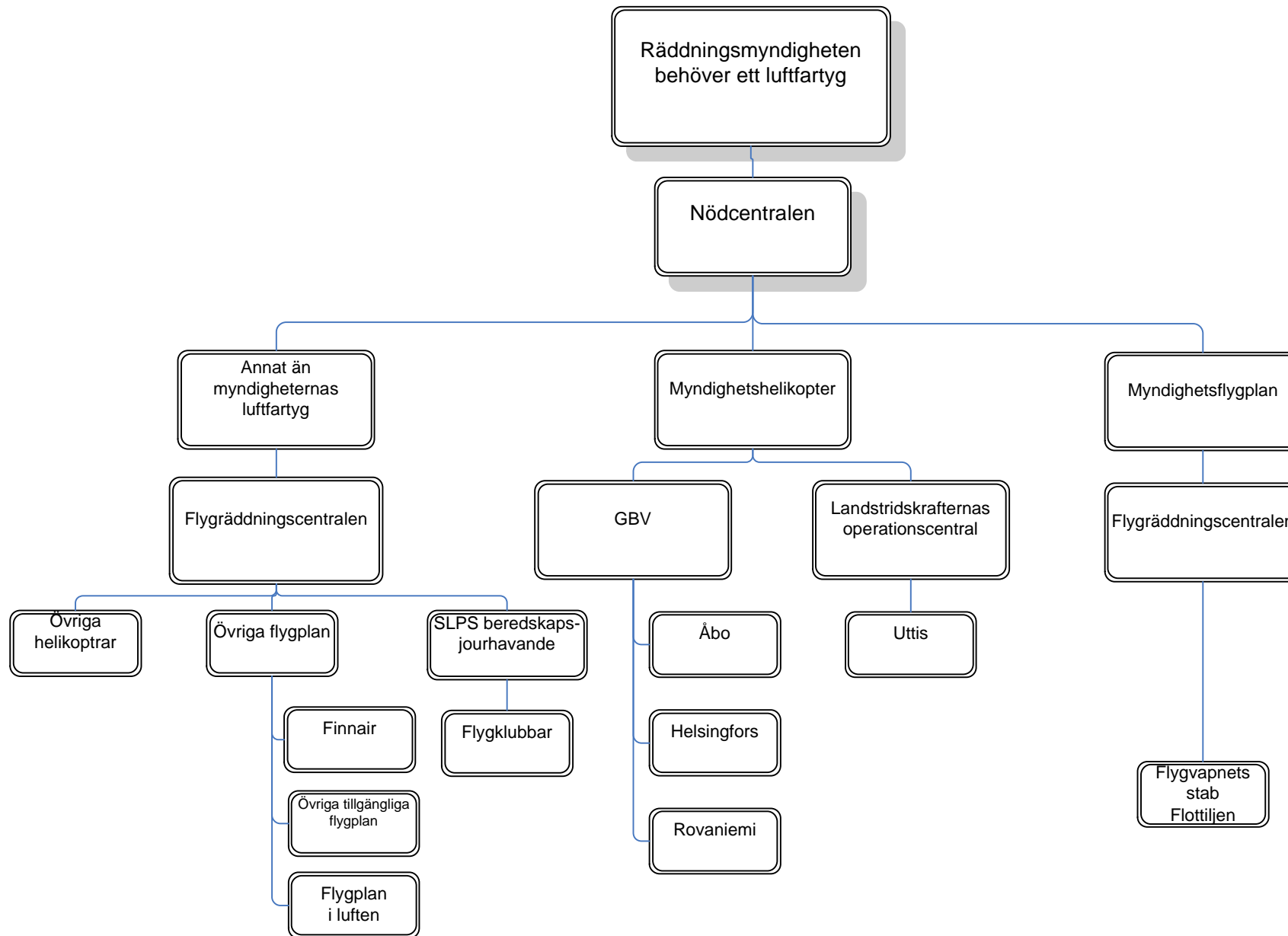
Civilflygplanen som används för spanings- och efterspaningsflygningar har vanligen 4 platser och deras flyghastighet är cirka 200 km/t. Verksamhetstiden varierar från tre till sju timmar beroende på flygplanstyp och manskapsstyrka.

Vid storolyckor kan också kommersiella aktörers passagerarplan användas enligt överenskommelse.

8 Ikraftträdande och övergångsbestämmelser

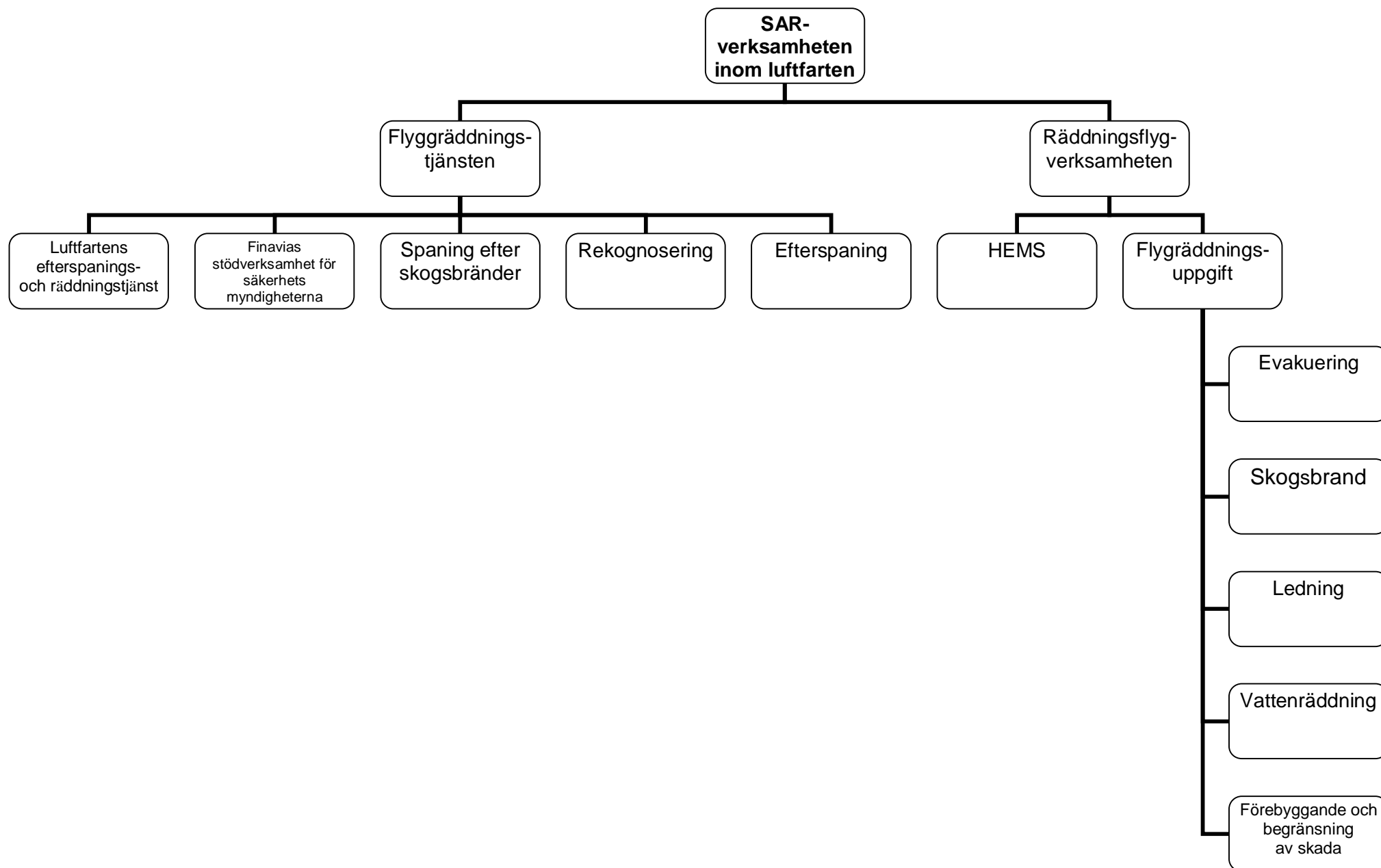
Denna anvisning träder i kraft den 1.4.2009.

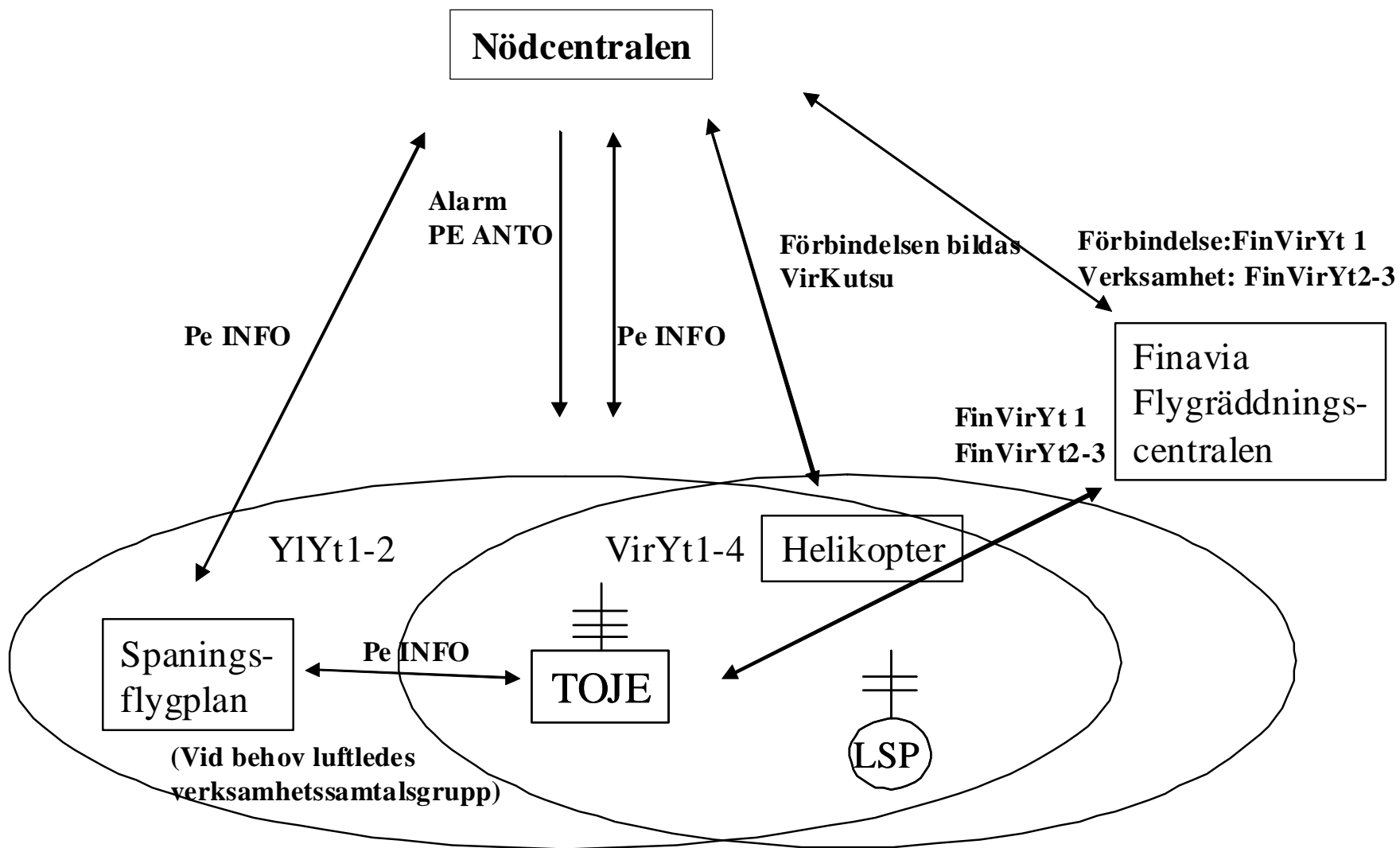
Målet är att räddningsverken har en utbildad chef för brandkämpning från luften enligt punkt 5.1 senast den 1.5.2011.



Schema över SAR-verksamheten

Bilaga 2







Inre säkerhet
9/2009

Användning av luftfartyg i räddningsväsendets uppgifter

Inrikesministeriets publikationsserie omfattar följande teman:



Förvaltning



Inre säkerhet



Migration



Likabehandling



Diskussionsinlägg

Publikationernas webbadress:
www.intermin.fi/publikationer

Beställningar:
Inrikesministeriet
PB 26, 00023 Statsrådet

ISSN 1236-2840
ISBN 978-952-491-388-1 (häftad)
ISBN 978-952-491-389-8 (PDF)