

Den norske redningstjeneste

SAMVIRKE

Redningstjenesten utøves som et samvirke mellom en rekke offentlige etater, frivillige hjelpeorganisasjoner og private selskaper med egnede ressurser til redningsinnsats.

KOORDINERING

En kollektiv redningsledelse ved hovedredningsentralene og de lokale redningsentraler bestående av representanter for flere offentlige etater, med vedkommende politimester som leder og koordinerer søks- og redningsaksjoner innen sine ansvarsområder.

INTEGRERING

Tjenesten er integrert og omfatter alle typer søks- og redningsaksjoner (sjø-, land- og flyredning)



Utgitt av:

DET KGL. JUSTIS- OG POLITIDEPARTEMENT,
REDNINGS- OG BEREDSKAPSAVDELINGEN, 1999.

Vi takker:

Representanter for offentlige etater, frivillige organisasjoner og private selskaper som har bistått med materiell, opplysninger og råd.

Layout/ombrekning: Morten Hernæs,
PDC Tangen

Repro og trykk: PDC Tangen



FOTO: BJØRN HAUGERUD



*Justisministeren er ansvarlig statsråd for redningstjenesten.
Til daglig styres virksomheten fra departementets Rednings- og
beredskapsavdeling i Regjeringskvartalet.*

Den norske redningstjeneste



Hva er redningstjeneste?

Med redningstjeneste forstås den offentlige organiserte virksomhet som utøves i forbindelse med øyeblikkelig innsats for å redde mennesker fra død og skader som følge av akutte ulykkes- eller faresituasjoner, og som ikke blir ivaretatt av særskilt opprettede organer eller ved særlige tiltak.

Viktige lover, regelverk og offentlige dokumenter

LOVREGLER VEDRØRENDE REDNINGSTJENESTE

- Almindelig borgerlig Straffelov, av 22. mai 1902., nr. 10 (§§ 387, 327, 129, 349)
- Lov om sivilforsvaret, av 17. juli 1953, nr. 9 (§ 1)
- Lov om Heimevernet, av 17. juli 1953, nr. 28 (§ 13)
- Lov om sykehus m.v., av 28. februar 1969, nr. 57 (§ 27)
- Lov om leger, av 13. juni 1980, nr. 42 (§ 27)
- Lov om helsetjenesten i kommunene, av 19. november 1982, nr. 66 (§ 1-3)
- Lov om brannvern m.v., av 29. mai 1987, nr. 33 (§§ 1, 8, 11, 20, 21)
- Lov om sjøfarten, av 24. juni 1994, nr. 39 (§ 135)
- Lov om politiet, av 4. august 1995, nr. 53 (§ 27)
- Lov om petroleumsvirksomhet, av 29. november 1996, nr. 72 (§ 9-2)
- Lov om folketrygd, av 28. februar 1997, nr. 19 (§ 5-6)
- Lov om Kystvakt, av 13. juni 1997, nr. 42 (§ 14)

KONGELIGE RESOLUSJONER

- Kgl. res. av 4. juli 1980 – Organisasjonsplan for redningstjenesten i Norge

STORTINGSMELDINGER OG STORTINGSPROPOSISJONER

- St. meld. nr. 86 (1961–62) – Samordning av redningstjenesten
- St. prp. nr. 33 (1970–71) – Om samtykke Justisdepartementet i 1970 foretar bestilling av 10 helikoptre til bruk for redningstjenesten
- St. meld. nr. 44 (2000–01) – Redningshelikoptertjenesten i fremtiden
- St. meld. nr. 17 (2001–02) – Samfunnssikkerhet – veien til et mindre sårbart samfunn

OFFENTLIGE UTREDNINGER

- Innstilling fra utvalget til å utrede spørsmålet om koordineringsplan for redningstjenesten, Oslo august/september 1959)
- NOU 1997:3 – Om Redningshelikoptertjenesten, avgitt 12.12.1996
- NOU 1998:8 – Luftambulansetjenesten i Norge, avgitt 29.5.1998
- NOU 2000:24 – Et sårbart samfunn – utfordringer for sikkerhets- og beredskapsarbeidet i samfunnet
- NOU 2001:31 – Når ulykken er ute – Om organisering av operative rednings- og beredskapsressurser

INNHold

| | | |
|-------------|--|----|
| | <i>Forord av justisministeren</i> | 4 |
| | <i>Fakta om Norge</i> | 5 |
| I | HVORFOR TRENGER VI EN EFFEKTIV REDNINGSTJENESTE ? | 6 |
| II | KORT HISTORIKK | 7 |
| III | HOVEDPRINSIPPER | 8 |
| IV | ANSVARsomRÅDER | 10 |
| V | DAGENS REDNINGSORGANISASJON | 11 |
| VI | RESSURSER | 15 |
| VII | VARSLING – DEN VIKTIGE STARTFASEN | 23 |
| VIII | OPERASJONSPROSEDYRER, UTDANNING OG ØVELSER | 27 |
| IX | UTGIFTER OG ØKONOMI | 33 |
| X | INTERNASJONALT SAMARBEID | 35 |



INNSATS FOR Å REDDE LIV

Som justisminister er jeg ansvarlig statsråd for overordnet koordinering av den norske redningstjenesten. Dette er en meget krevende, men også meningsfylt oppgave. Det er stor politisk enighet om at opprettholdelse av en effektiv redningstjeneste må prioriteres høyt. Vi har som kjent mange værharde og utsatte områder samt aktiviteter i vårt land som kan utløse behov for raske, livbergende aksjoner. Vi må derfor ha visshet for at vi har en redningstjeneste som kan settes inn under alle forhold til hjelp for nødstedte.

Justisdepartementet skal sørge for at alle typer redningsinnsats samordnes og ledes best mulig, men ingen institusjon alene kan make denne store oppgaven. Samvirket mellom offentlige og frivillige ressurser og private selskaper er derfor helt sentralt i vår redningstjeneste. Mange aktører deltar i denne omfattende nasjonale dugnaden for å redde liv.

I 1970 etablerte vi det opplegg vi i dag har for den offentlig styrte redningstjenesten. Det er stor enighet om at systemet virker godt. Målsettingen for fremtiden må være å bygge videre på dette grunnlag. Redningstjenesten er avhengig av best mulig tilgjengelig teknologi og profesjonelle mannskaper. Vi må støtte opp om den unike og omfattende frivillige innsats i norsk redningstjeneste. Vi må oppfylle våre internasjonale forpliktelser og delta i det globale redningssamarbeid på en aktiv måte.

I tiden som kommer vil vi oppleve en økende teknifisering og internasjonalisering på dette området. Moderne telekommunikasjoner, IT-systemer og satellitteknologi vil gi bedre varsling, raskere beslutninger og bedre oversikt og styring. Dette er uunnværlige hjelpemidler, men de er bare hjelpemidler. Mennesket er og blir den egentlige ressursen i redningstjenesten.

Jeg håper dette informasjonsheftet vil være til nytte for alle som ønsker å bli bedre kjent med norsk redningstjeneste. Den norske redningstjenesten dreier seg om solidaritet og respekt for menneskelivet som er helt grunnleggende verdier i det norske samfunn.

Til slutt vil jeg benytte anledningen til å gi honnør til alle som deltar i redningstjenesten. Dere gjør en innsats det står respekt av!

Med hilsen

Odd Einar Dørum
Justisminister

FAKTA OM NORGE

Folketall

4,5 millioner innbyggere.

Areal

Hele landet (inkludert Svalbard og Jan Mayen) er på 386.975 km². Av dette utgjør hovedlandet 323.895, Svalbard 62.700 og Jan Mayen 380 km².

Kystlinje

Lengden av fastlandets kystlinje uten fjorder og bukter er 2.650 km, medregnet fjorder og bukter ca. 21.189 km. Lengden av øyenes kystlinje er ca. 33.597 km. (Lengden rundt ekvator er ca. 40.000 km).

Avstander

Den rette linje mellom det sørligste punkt (Lindesnes) til det nordligste (Kinnarodden) er 1.752 km. (Dette tilsvarer nesten avstanden Oslo–Roma).
Største bredde er 430 km
– minste bredde 6,3 km.

Norge er et langstrakt og værhardt land høyt mot nord omgitt av ugjestmilde havområder som kan innebære krevende utfordringer for redningstjenesten.



Westland Sea King redningshelikopter.



FOTO: 330 SKV., BODO

I. HVORFOR TRENGER VI EN EFFEKTIV REDNINGSTJENESTE?



FOTO: RAF

Stormfulle havområder langs norskekysten kan føre til skipshavarier.

Norge er et langstrakt land høyt mot nord. Naturen er sterkt varierende med til dels dramatisk topografi. Værforholdene kan være barske med sterk vind, store nedbørsmengder og snø og is. Temperaturen kan variere mellom 35 varmegrader om sommeren og over 50 kuldegrader om vinteren. Utenfor norskekysten har vi noen av verdens mest ugjestmilde havområder – ofte stormfulle og isende kalde med tåke og nedbør.

Det norske fastlandet ligger mellom 58 og 71 grader nordlig bredde. Nordenden av øygruppa Svalbard befinner seg på 81 grader nord. Det vestligste punkt ligger like langt vest som Amsterdam og det østligste er over 100 km lenger øst enn Alexandra.

Norske farvann har omfattende maritim aktivitet, betydelige fiskerier og offshorevirksomhet med mange olje- og gassinstallasjoner. Dette kan føre til alvorlige

ulykker som krever en effektiv redningstjeneste. Omfattende industri- og transportaktivitet, fritidsaktiviteter, turisme og naturkatastrofer kan også medføre behov for en rask og krevende redningsinnsats.

Det er selvfølgelig ikke bare økonomiske og samfunnsmessige hensyn som danner grunnlaget for vår redningstjeneste.

Viktigst er det at tjenesten forvalter noe av det mest sentrale i vår kultur:

Respekten for menneskelivet og solidariteten oss i mellom når noen trenger hjelp.



FOTO: AAK INDUSTRISEKURING

En alpin redningsgruppe i innsats.

II. KORT HISTORIKK

Norsk redningstjeneste bygget langt inn i vårt eget århundre på privat initiativ. Frivillig innsats, solidaritet og nabohjelp var kjernen i redningstjenesten, både til sjøs og på land.

Den første organiserte redningstjeneste i Norge var også tuftet på et privat tiltak som førte til at Norsk Selskab til Skibbrudnes Redning ble etablert i 1891. Virksomheten ble etterhvert bygget ut til å omfatte hele kysten. Etter hvert ble den offentlige innsatsen på forskjellige områder sterkere, men på 1950 tallet ble det klart at de offentlige etater, frivillige organisasjoner og private selskaper som deltok i redningstjenesten led under

uklare ansvarsforhold og mangel på koordinering. Samarbeidet var relativt improvisert.

Et offentlig utvalg (Redningsutvalget) la derfor i 1959 frem forslag om samordning av redningstjenesten. Utredningen la grunnlaget for en bedre offentlig styring av tjenesten, og flere alvorlige ulykker på siste halvdel av 1960 tallet skapte et massivt offentlig og politisk press som førte til at Norge i 1970 fikk opprettet to hovedredningssentraler i Bodø og Stavanger og lokale redningssentraler ved landets daværende 53 politikamre. Samtidig ble det etablert en moderne og profesjonell redningshelikoptertjeneste langs kysten.

Redningsselskapet er en humanitær organisasjon som har drevet redningstjeneste langs kysten i over 100 år. Bildet viser en «Colin Archer»-skøyte.



FOTO: NSSR

III. HOVEDPRINSIPPER

Nasjonal dugnad for å redde liv

Norsk redningstjeneste er en nasjonal dugnad. Den grunnleggende idé er at alle ressurser i vårt land – statlige, fylkeskommunale, kommunale, private og frivillige – som er egnet for akuttinnsats for å redde liv, skal registreres, organiseres, trenes og mobiliseres for innsats i den offentlig koordinerte redningstjeneste.

Med redningstjeneste forstås den offentlige organiserte virksomhet som utøves i forbindelse med øyeblikkelig innsats for å redde mennesker fra død og skader som følge av akutte ulykkes- eller faresituasjoner, og som ikke blir ivaretatt av særskilt opprettede organer eller ved særlige tiltak.

Et tynt befolket land som Norge, med relativt begrensede ressurser og redningsansvar for store land- og havområder, har bare evne til å bygge opp noen få profesjonelle og dedikerte rednings-

enheter. Det norske redningsapparatet må derfor tilpasses de særegne norske forhold, tradisjoner og infrastruktur.

Samvirkeprinsippet

Samvirkeprinsippet er en av bærebjelkene i Norsk redningstjeneste. Alle offentlige etater med ressurser egnet for søk og redning formål plikter å delta i redningstjenesten, og ikke bare dekker utgifter som påløper til personell, materiell, planlegging og øvelser, men stiller også ulike rådgivningsfunksjoner og redningsrelevante data m.v. kostnadsfritt til disposisjon ovenfor hovedredningssentraler og de lokale redningssentraler.

Frivillige organisasjoner er et sentralt element i redningstjenesten. De deltar som navnet sier på frivillig basis og får refundert

Samvirketanken er et sentralt prinsipp i redningstjenesten. Bildet viser en redningsøvelse i Oslo hvor politi, brannvesen, ambulansetjenesten og frivillige organisasjoner deltok.



FOTO: BJØRN HAUGERUD



Fører med hund fra Norske Redningshunder i søk i snøskred.

faktiske utgifter. De frivillige vil være de *primære mannskaper* som skal benyttes ved søksaksjoner og førstehjelpsinnsetts i landaksjoner. De kan stille spesialtrente personell innen samband, søk/redning i bratt lende, strandsøk, søk md hund og småfly. Private ressurser kan også engasjeres og betales for.

Disse finnes rundt omkring i lokal-samfunnene over hele landet. Medlemmene gjennomgår planmessing utdanning og trening og har jevnlig kontakt med de ansvarlige redningsmyndigheter. Alle disse frivillige er registrert av rednings-sentralene og kan ved behov anmodes om innsats. Selve innsatsen er gratis, men det offentlige refunderer direkte utgifter (f.eks. transportutgifter og forbruk av materiell). Den frivillige medvirkning i rednings-tjenesten sparer norske skattebetalere for meget betydelige beløp hvert eneste år. Justisdepartementet støtter opp om denne innsatsen ved å gi et visst årlig økonomisk tilskudd og foreta andre motiverende tiltak. Dette er en meget lønnsom samfunnsmessig investering.

I tillegg til de to nevnte elementer i redningstjenesten, er det likevel nødvendig å etablere noen få slagkraftige profesjonelle innsatsenheter med høy beredskap for å få en rask og tilfredsstillende innsats når nødsituasjoner oppstår og ulykker inntreffer (som f.eks. Sea King redningshelikoptre).

Integrert tjeneste

Et annet grunnprinsipp i norsk rednings-tjeneste er at vi har et integrert sam-ordningsapparat – både administrativt og operativt. Det betyr at det samme apparat skal ta hånd om landredning, sjøredning, flyredning i et nasjonalt samvirke.

De eksisterende ressursbegrensninger i et tynt befolket land, økonomiske hensyn og et ønske om å holde koordinerings-apparatet i størst mulig kontinuerlig virksomhet (stor utnyttelsesgrad) ligger bak dette opplegget. På denne måten slipper vi også at forskjellige koordinerings-systemer kjemper om de samme ressurser. En del aksjoner vil dessuten omfatte alle typer søk og redning som er nevnt ovenfor, og et integrert samordnings-system sikrer en best mulig total oversikt og styring.

Koordinering

Hovedredningssentralene (HRS) leder og koordinerer etter nærmere bestemmelser av justis- og politidepartementet søk- og redningsaksjoner i hver sin del av landet, jfr. pkt. 9. Dette skjer direkte fra HRS eller gjennom oppdrag til underlagte lokale redningssentraler eller underlagte flyredningssentraler.

Politiet koordinerer innsats på et skadested.



IV. ANSVARSOMRÅDER

Geografisk ansvarsområde

Norsk redningstjeneste har et meget stort geografisk ansvarsområde. Dette strekker seg fra 57 grader nord, i Skagerrak, til 82 grader nord, nord for Svalbard.

Vest-Øst akse avgrenses av Greenwich-meridianen, med en viss tillemping i Nordsjøen på grunn av oljevirksomheten, til nesten 32 grader øst utenfor Varanger. Området tilsvarer stort sett grensene for norsk flygeinformasjonsregion (FIR), fastsatt av ICAO.

Faglig ansvarsområde

Opgavemessig begrenser ansvaret seg til å redde mennesker i akutt nød. Berging av miljø, materielle verdier og produksjon, hører ikke inn under den offentlige redningstjenestens plikter. Forebyggende virksomhet er heller ikke redningsmyndighetenes ansvar, men de erfaringer som høstes systematiseres og formidles i forebyggende øyemed. Heller ikke søk etter omkomne er redningstjenestens ansvar, men politiet er tillagt denne oppgaven gjennom særskilt lovgivning.



V. DAGENS REDNINGSORGANISASJON

Regelverk og organisasjon

Vår eksisterende redningsorganisasjon er hjemlet og fastsatt i kgl. res. av 4 juli 1980 om «organisasjonsplan for redningstjenesten Norge».

Justisdepartementet er pålagt ansvaret for den administrative samordning av land-, sjø- og flyredningstjeneste. Operativt fastsettes det at koordineringen skal tas hånd om av to hovedredningsentraler (HRS) og underordnede lokale redningsentraler (LRS) ved landets politidistrikter og sysselmannsdistriktet på Svalbard. Lufttrafikk-tjenestens enheter har nærmere definerte plikter i alarmfasen når luftfartøyer befinner seg i nød.

Justisdepartementet

Justisdepartementet ved Rednings- og beredskapsavdelingen har det overordnede administrative samordningsansvaret for land-, sjø- og flyredningstjenesten.

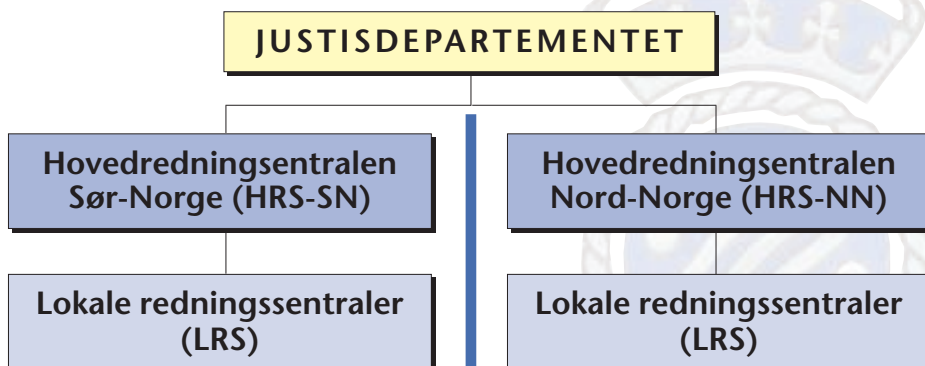
Rednings- og beredskapsavdelingen ble opprettet i 1996. Avdelingen har også ansvaret for det sivile beredskap og sivile vernepliktige.

Hovedredningsentralene

Redningstjenesten er operativt organisert med to hovedredningsentraler og 28 lokale redningsentraler (LRS) som tilsvarer antallet politidistrikt, herunder Sysselmannen på Svalbard, samt 16 flyredningsentraler. Den øverst operative samordning og ledelse av redningstjenesten tilligger de to hovedredningsentralene i Stavanger og Bodø. Grensen mellom de to sentralene går ved 65 grader nordlig bredde og grensen mellom Nord-Trøndelag og Helgeland politidistrikt.

HRS består av en kollektiv ledelse med representanter for aktuelle offentlige etater, utpekt av de respektive departe-

Organisasjonskart for Redningstjenesten



65°



FOTO: HRS N-N

Operasjonsrommet ved HRS Nord-Norge, Bodø.

En av de nye kontroll- og sambandspulter ved HRS Sør-Norge, Stavanger. Moderne IT-systemer og avanserte kommunikasjonsopplegg finnes i dag ved begge HRSer.

menter. Sjøforsvaret, Luftforsvaret, Politiet, Telenor (kystradio), Helsevesenet og Lufttrafikkjenesten er representert i redningsledelsen. Politimesteren i henholdsvis Rogaland og Salten politidistrikt er tillagt oppgaven som formann i redningsledelsen.

Ved hovedredningsentralene er det fast ansatt sivilt personell som, etter fullmakt fra redningsledelsen, ivaretar den daglige ledelse og koordinering av søks- og redningsaksjoner. I tillegg kan det kalles inn rådgivere fra offentlige og private institusjoner eller organisasjoner avhengig av situasjonen.

Operasjonsrommet er døgnbemannet med minimum 2 redningsledere på vakt til en hver tid. Vakhavende redningsleder har ansvar for å iverksette nødvendige tiltak i



FOTO: BJØRN HAUGERUD

forbindelse med søk- og redningsaksjoner. Administrasjonen består av administrasjonssjef, 1 redningsinspektør (operativ leder), 1 redningsinspektør (plan, opplæring og utvikling, POU) samt 2 kontorfunksjonærer.

Hovedredningsentralene skal vedlikeholde og fornye planverk for egen virksomhet og føre tilsyn med planverk for underlagt LRS. HRS skal også avholde regionale øvelser for eget ansvarsområde og føre tilsyn med LRS øvelsesvirksomhet.

Redningslederne er rekruttert fra Sjøforsvaret (herunder Kystvakten), Luft-

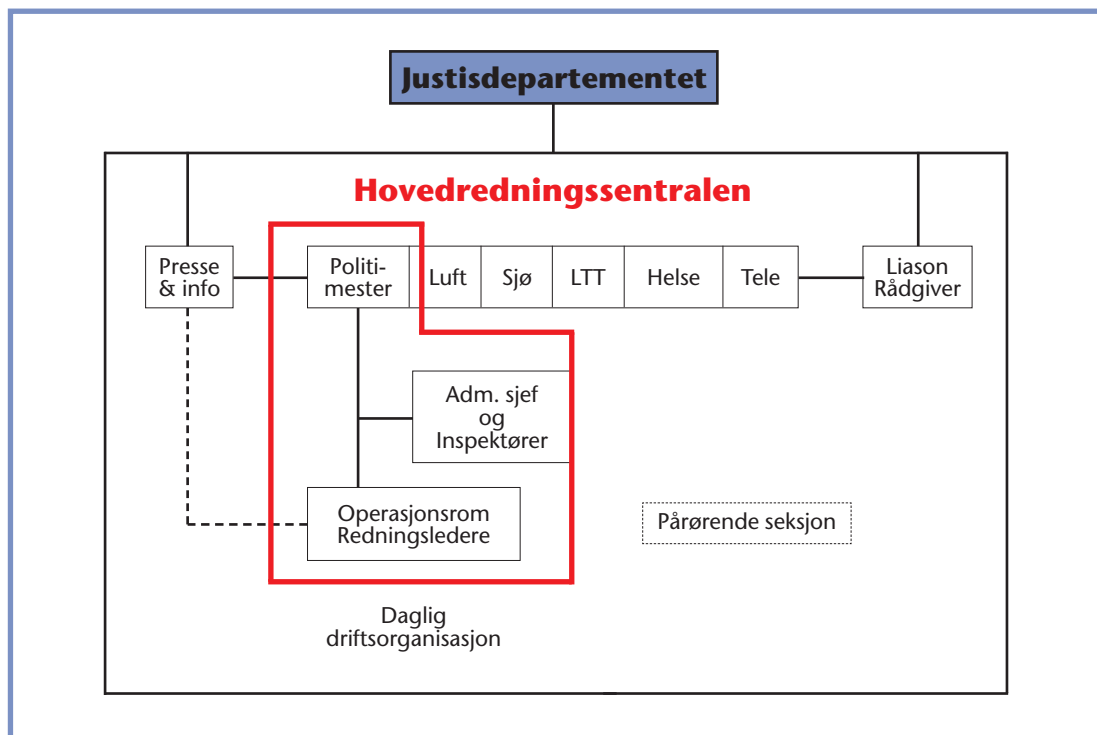
forsvaret (bl.a. tidligere redningshelikopterflygere), Lufttrafikkjentesten, Handelsflåten (skipsoffiserer), Politiet og kystradio. Sentralenes oppgave er operativ koordinering av redningsaksjoner. Nødmeldinger mottas, situasjonen blir raskt vurdert og nødvendige tiltak iverksettes. Den påfølgende redningsaksjon blir deretter ledet fra HRS eller oppgaven blir delegert til en lokal redningssentral (LRS).

Sentralene har i dag relativt små lokaler med moderne IT-opplegg og annet avansert teknisk utstyr. De har tilgang til de fleste sambandssystemer i landet. Direkte linjer til viktige samarbeidspartnere i inn- og utland sikrer hurtig varsling og uproblematisk kontakt under aksjoner og iverksetting av nødvendige tiltak. De er også knyttet opp til internasjonale satellittsystemer for varsling av ulykker og nødsamband – noe som fører til at de har koordineringsoppgaver ved nød i fjerne farvann.

HRS har to viktige «forlengede armer» – *Lufttrafikkjentestens enheter* – som har varslings- og sambandsoppgaver når luftfartøy kommer i nød – og *Kystradioene* som lytter på de maritime nødfrekvenser og formidler samband ved nødsituasjoner til sjøs.

Det er i dag 9 døgnbemannede kystradio-stasjoner ved Tjøme, Farsund, Rogaland, Bergen, Florø, Ørlandet, Bodø, Vardø og Svalbard. Stasjonene avlytter kontinuerlig nødkanalene 2182 kHz og VHF kanal 16. Vardø Radio lytter også på nødfrekvens 500 kHz telegrafi. Kystradioen yter hver dag direkte assistanse ved materielle skader, formidler gratis legeråd ved sykdom og personskader, eller hendelser som kunne utvikle seg til større redningsaksjoner.

Tjenesten er for tiden under vurdering, men Rogaland Radio vil bli samlokalisert med HRS Sør-Norge i nytt bygg ultimo 2003. Bodø Radio vil bli samlokalisert med HRS Nord-Norge i nytt bygg ultimo 2004.



Lokale redningsentraler (LRS)

De lokale redningsentraler er etablert ved landets 27 politidistrikter og sysselmansdistriktet på Svalbard. Etter samme mønster som ved hovedredningsentralene, er det organisert lokale redningsentraler. De lokale redningsentralene leder normalt søk og landredningsaksjoner innen politidistriktet etter fullmakt fra vedkommende hovedredningsentral. Redningsledelsen består av representanter fra aktuelle myndigheter utpekt av de respektive departementer og en fra de frivillige organisasjoner, med politimester som formann. Dersom redningsledelsen ikke innkalles, ledes og koordineres aksjonen av politi etter fullmakt fra redningsledelsen.

Ved aksjoner på land vil LRS opprette et fremskutt koordineringsorgan på/ved skadestedet. Politiet er ansvarlig for ledelse og koordinering på skadestedet (landredning) gjennom sin funksjon som skadestedsleder/operativ uteleder. Oppgaven er å legge forholdene til rette for at de andre etatene skal kunne yte effektiv hjelp på skadestedet. SKL støttes av fagleder sanitet og fagleder brann. Det er etablert en egen organisasjonsplan for hvorledes skadested skal organiseres, det er et fleksibelt opplegg og kan tilpasses den enkelte aksjon.



FOTO: BJØRN HAUGERUD

Helsevesenet og ambulansetjenesten spiller en sentral rolle i mange redningsaksjoner. AMK-sentralene ved sykehusene leder til daglig ambulansetjenesten.

Akuttmedisinske kommunikasjonsentraler (AMK)

AMK inngår i den medisinske nød-meldingstjeneste, pålagt i lov av 19.11 1982. Deres funksjon er beskrevet i «Forskrift om medisinsk nødmeldetjeneste (kommunikasjonsberedskap i helse-tjenesten)» av 20.8 1990. Sentralene er lokalisert i sykehus. De er betjent 24 timer i døgnet av helsepersonell som har oversikt over ambulanseressurser (biler, båter og fly/helikoptre). Ved henvendelse sørger AMK for varsling av hensiktsmessig ambulanse og følger opp aksjonen i samsvar med behov.

Lokal redningsentral (LRS)

• De lokale redningsentraler består av en redningsledelse med politimesteren (eller stedfortreder) som leder

• Redningsledelsen består av representanter fra:

- Brannvesenet
- Helsevesenet
- Havnesenet
- Forsvaret
- Telenor
- Lufttrafikk-tjenesten (der det er egen FRS)
- Sivilforsvaret
- Frivillige organisasjoner
- Norske Kirke



VI. RESSURSER

Den ansvarlige koordinator for redningstjenesten har selv begrensede ressurser for redningsinnsats. Hovedredningsentralene og de lokale redningsentraler har imidlertid svært mange andre offentlige, frivillige og private redningsenheter å spille på.

Helikoptrene har revolusjonert redningstjenesten både til sjøs og på land. De kan raskt ta seg frem til et skadested uavhengig av veier og terreng, lande på de fleste steder og ta opp nødstedte med en heismens det står stille (hovrer) i luften. Deretter kan de raskt bringe mennesker i sikkerhet eller frakte sårede til sykehus. Dårlig sikt kan skape hindringer, men operasjonene kan foregå omtrent under alle slags temperatur- og vindforhold.

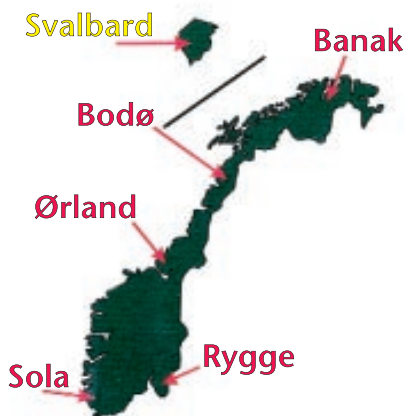
Det er de 12 Westland Sea King helikoptre i Luftforsvarets 330 skvadron som er anerkjent som den store livredderen i norsk redningstjeneste. Siden etableringen i mai 1973 har skvadronen levd opp til sitt valgspråk «TRYGG HAVET» ved å ha utført omtrent 20 000 rednings- og ambulansoppdrag over sjø og land. Dette betyr at et betydelig antall mennesker i nød har blitt reddet og assistert. Årlig utføres det omtrent 1000 søk- og redningsoppdrag. Opprinnelig opererte skvadronen fra basene Sola, Ørland, Bodø og Banak, men fra 1995–1998 var det også vært utplassert (detasjert) ett helikopter utenfor Ålesund (Vigra). Fra 1999 ble det opprettet beredskap på Rygge.

Sea King helikopter fra Luftforsvarets 330 skvadron.



FOTO: FRM

REDNINGSHELIKOPTRE



Sea King er en spesialutrustet sjøredningsmaskin, men gjennomfører også oppdrag over land. Helikoptret kan holde seg i luften i over 6 timer og har en aksjonsradius på 230 nautiske mil for redning av 19 personer. Maskinens automatiske hover-system muliggjør heising av nødstedte under ekstreme værforhold og mørke.

Sea King har godt kommunikasjons- og navigasjonsutstyr samt deteksjonsutstyr for å registrere nødstedte. Minst en maskin står i høy beredskap på hver base til eksklusiv bruk for hovedrednings sentralene. Alle maskinene har nylig gjennomgått et omfattende moderniseringsprogram

De viktigste offentlige redningsetater som er i daglig innsats for å redde liv er Helsevesenet og ambulansetjenesten, Statens Luftambulans, de kommunale brannvesen og politiet. Svært mange redningsaksjoner innebærer at skadede må behandles på ulykkesstedet eller fraktes hurtig til lege eller sykehus. Bil- og båtambulanser drives over hele landet. Luftambulansetjenesten har 11 helikopterbaser og 7 flybaser. Årlig transporteres/behandles 11.000 personer av Statens Luftambulans. De kommunale brannvesen er også redningskorps og

Norsk Luftambulans inngår i Statens Luftambulans og har drevet sin tjeneste med BO-105 helikoptre i over 20 år.



FOTO: BJØRN HAUGERUD

spiller daglig en viktig rolle i vår redningstjeneste. Tilsvarende utøver også politiet ofte livreddende tjeneste.

Det er et anerkjent prinsipp at Forsvaret også skal ha som oppgave å gi en omfattende støtte til det sivile samfunn i fred i den grad det er forenlig med de øvrige oppgaver. Det gjelder også innsats i redningstjenesten, jfr. f.eks. Heimevernsloven § 13 hvor etaten pålegges plikter i forbindelse med ulykker i fredstid. Helikopterskvadroner (Bell og Sea-Lynx) og Orionfly er viktige ressurser. Sjøforsvaret, og særlig Kystvakten, er sentrale i sjøredningstjenesten. Kystvakten er en av landets mest betydelige redningsaktører fordi etaten kontinuerlig operer fartøyer i havområdene utenfor Norge.

Sivilforsvaret er primært en krigsberedskapsorganisasjon, men i dagens sikkerhetspolitiske situasjon er målsettingen og aktiviteten blitt stadig mer fredsrelatert. Organisasjonen er beredt til å yte støtte til brann-, helse- og politimyndigheter i deres arbeid med å sikre menneskeliv, miljø og materiell. Særlig

viktig er det at Sivilforsvaret har etablert ca. 119 fredsinnssatsgrupper (FIG) i kommuner over hele landet. Mannskap og utstyr er klar til innsats på kort varsel – ofte under en time.

Norsk Selskab til Skibbrudnes Redning (NSSR) er landets eldste redningsorganisasjon med over 110 år i humanitær innsats. NSSR har gjennom årene assistert nær 400.000 mennesker og berget materiell for store verdier.

Et sentralt element i norsk redningstjeneste er rekken av frivillige organisasjoner. Det er særlig ved leteaksjoner i skog og fjellterreng og ved førstehjelpsinnssats at disse kan stille store lokalkjente og trenede styrker til rådighet. I tillegg har vi grupper som er spesialtrenet i strandredning, redning i bratt og glatt lende, grotter og søk med hund og småfly. De ca. 20.000 medlemmene i disse organisasjonene yter antakelig 2–3 millioner gratistimer i året for redningstjenesten. I tillegg til dette har vi også en rekke andre innsatsenheter som deltar i redningstjenesten. Disse er listet opp på etterfølgende sider.

Sivilforsvaret yter også omfattende redningsinnssats i fredstid.

Redningsbil fra Oslo Brann- og redningsetat.



FOTO: DSB

FOTO: BJØRN HAUGERUD

POLITI- OG LENSMANNSETATEN

| | |
|-------------------|---|
| <i>Personell:</i> | ca 10.500 |
| <i>Stasjoner:</i> | 27 politidistr. og 81 politistasjoner/lensmannsdistr. samt sysselmannen på Svalbard |
| <i>Materiell:</i> | Biler, snøscootere, båter, merke- og sperremateriell, lett redningsutstyr, ett helikopter (prøveordning) |
| <i>Oppgaver:</i> | Overordnet operativ koordinering og skadestedsledelse, ordenstjeneste, søk med hunder, registrering av skadete og døde, informasjon |

HELSEVESENET OG AMBULANSETJENESTEN

| | |
|-------------------|---|
| <i>Personell:</i> | Totalt over 100.000 (hvorav ca. 12.000 leger), 1.200 heltids- og 1.100 deltidsansatte i ambulansetjenesten. |
| <i>Stasjoner:</i> | Over hele landet ved sykehus og ambulansestasjoner |
| <i>Materiell:</i> | Avansert akuttmedisinsk utstyr, førstehjelpsmateriell, ca. 600 bilambulanser og ca. 50 båtambulanser. |
| <i>Oppgaver:</i> | Akuttmedisinsk behandling på skadested og i sykehus, rask transport fra skadested til sykehus. |

STATENS LUFTAMBULANSE

| | |
|-------------------|--|
| <i>Personell:</i> | Ca. 40 flygere samt teknikere og redningsmenn på helikopterbasene, ca. 45 flygere på flybasene og ca. 200 leger og sykepleiere ved begge typer baser. |
| <i>Stasjoner:</i> | <i>Helikopterbaser:</i> Tromsø, Brønnøysund, Trondheim, Ålesund, Førde, Bergen, Stavanger, Arendal, Ål, Lørenskog og Dombås. <i>Flybaser:</i> Kirkenes, Alta, Tromsø, Bodø, Brønnøysund og Ålesund |
| <i>Materiell:</i> | 8 Beechcraft Super King Air fly fra Lufttransport A/S, 1 Eurocopter EC135 og 5 Eurocopter BO 105 samt 7 Eurocopter AS 365 helikoptre fra Norsk Luftambulans A/S, og 3 Eurocopter AS 365 og 1 Agusta A109 helikoptre fra Lufttransport A/S. |
| <i>Oppgaver:</i> | Rask transport og akuttmedisinsk behandling. |

DE KOMMUNALE BRANNVESEN

| | |
|-------------------|---|
| <i>Personell:</i> | Ca. 2.600 heltidsansatte og 10.000 deltidsansatte brannfolk. |
| <i>Stasjoner:</i> | Ca. 420 brannvesen ved forskjellige kommuner over hele landet. |
| <i>Materiell:</i> | Brannbiler og redningsbiler av forskjellige typer, tungt redningsutstyr og røykdykkermateriell, utrykningsteam for brannbekjempelse på skip (RITS-grupper ved utvalgte brannvesen). |
| <i>Oppgaver:</i> | Brannbekjempelse og redning ved transport- og industriulykker, DBE ivaretar skogbrannbekjempelse med helikopter i sommersesongen. |

LUFTFORSVARET

| | |
|-------------------|--|
| <i>Personell:</i> | Ca. 5.500 (herunder ca. 150 ved redningshelikopterskvadronen) + vernepliktige |
| <i>Stasjoner:</i> | 4 hovedflystasjoner og 8 flystasjoner (herunder redningshelikopterbasen på Rygge, Sola, Ørland, Bodø og Banak, langtrekkende overvåkningsfly på Andøya, middelstunge transportfly på Gardermoen og lettere helikoptre på Bardufoss og Rygge) |
| <i>Materiell:</i> | Jagerfly (kan brukes til hurtige grovsøk), 6 maritime fly (Orion), 6 transportfly (C 130), 18 transporthelikoptre (Bell 412), 6 maritime helikoptre (Sea Lynx), noen lette transportfly, 12 redningshelikoptre (Sea King) |
| <i>Oppgaver:</i> | Søk og redning, transport, ambulans. |

SJØFORSVARET/KYSTVAKTEN

- Personell:** Ca. 4.300 i Sjøforsvaret, ca. 500 i Kystvakten + vernepliktige
- Stasjonering:** Sjøforsvaret har sin hovedbase på Haakonsværn (Bergen) og baser ved Ramsund og Olavsvern (Tromsø) orlogsstasjoner. Hovedbase for kystvakten i Sortland. Kystvakten operer kontinuerlig mellom Svalbard og Sør-Norge. Den indre kystvakt operer langs kysten i syv patruljeområder.
- Materiell:** Sjøforsvaret har fregatter, MTBer, mineleggere og mineryddere som kan gjøre innsats i redningstjenesten. IKV har syv fartøyer på 70–120 fot. Kystvakten har fire regulære fartøyer, 7 leide fartøyer og seks bruksvaktfartøyer (de viktigste er ett stort fartøy av Svalbard-klassen og de tre fartøyene av Nordkapp-klassen som har helikoptre ombord).
- Oppgaver:** Søk og redning, berging, slep, brannbekjempelse, legehjelp, transport, oljevern, OSC-funksjoner.
-

HÆREN/HEIMEVERNET

- Personell:** Hæren 7.500, HV ca. 600 (mobliseringsstyrke 83.000) + vernepliktige
- Stasjonering:** Stående avdelinger og skole og øvingsavdelinger mange steder i landet.
- Materiell:** Tungt og lett transportmateriell, beltegående kjøretøyer, bergingsbiler, tungt anleggsmateriell, ambulanser, sykehusenheter, avansert kommunikasjonsutstyr, forpleiningsutstyr.
- Oppgaver:** Søk og redning, sanitet, skredsøk, ingeniøroppgaver, transport, forpleining og kommunikasjon
-

SIVILFORSVARET

- Personell:** Ca. 450 fast tilsatte, mobiliseringsstyrke ca. 50.000 kvinner og menn
- Stasjonering:** 40 kretser på landsbasis, 5 leire og 3 skoler, 115 FIGer i kommuner over hele landet.
- Materiell:** Brannvern- og redningsmateriell, sanitetsutstyr, ordensmateriell, sambandsutstyr.
- Oppgaver:** Søk og redning, innsats ved transport- og industriulykker, sanitet, ordenstjeneste, samband, brann og skogbrannbekjempelse, innsats ved naturkatastrofer.
-

LUFTFARTSVERKET BRANN- OG REDNINGSTJENESTE

- Personell:** Flere hundre fast tilsatte og innleide mannskaper.
- Stasjonering:** Ved alle lufthavner og kortbaneplasser
- Materiell:** Hurtigutrykningsbiler for brannbekjempelse og redning, skumbrannbiler og redningsbåter
- Oppgaver:** Akuttinnsats ved uhell og ulykker på flyplasser og i umiddelbar nærhet av disse.
-

NÆRINGSLIVETS SIKKERHETSORGANISASJON (INDUSTRIVERNET)

- Personell:** Ca. 25.000
- Stasjonering:** Ved ca. 1.250 industrivernpliktige bedrifter over hele landet.
- Materiell:** Brannvernutstyr, sanitet og redningsmateriell, ABC/gassvernmateriell, sambandsmateriell, materiell for ordens-, sosial- og ryddetjeneste.
- Oppgaver:** Innsats ved ulykker innen egen bedrift og i nærheten av disse.
-

OPERATØRSELSKAPENE PÅ KONTINENTALSOKKELSEN

- Personell:* Flere tusen
- Stasjonering:* På faste og flyttbare olje og gassinstallasjoner og i tilknytning til disse.
- Materiell:* Brann- og redningsutstyr på installasjonene, evakueringsbåter, transporthelikoptre, mindre redningshelikoptre med begrenset kapasitet på noen installasjoner, beredskapsfartøyer ved installasjonene, forsyningskip
- Oppgaver:* Brannbekjempelse og redning, evakuering, etter anmodning også innsats utenom installasjonene, tanking av redningshelikoptre.
-

NORSK SELSKAB TIL SKIBBRUDNES REDNING

- Personell:* Ca. 260 ansatte (hvorav 186 ombord i redningsskøyte)
- Stasjonering:* Ca. 40 redningsstasjoner betjenes i løpet av året, ca. 20 er helårsstasjoner.
- Materiell:* 30 fartøyer fra 92–35 fot (10–30 knops hastighet), lettdykkerutstyr
- Oppgaver:* Søk og redning, berging, frakt, eskortetjeneste, servicetilbud, lettdykkeroppdrag.
-

SIVILE HELIKOPTERSELSKAPER

- Personell:* Mange hundre innen flyging, tekniske tjenester og administrasjon. De største operatører er CHC Helikopter Service A/S, Air Lift A/S, Norsk Helikopter A/S, Norsk Luftambulans A/S og Lufttransport A/S
- Stasjonering:* Store helikoptre på Sola, Bergen, Florø, Kristiansund, Brønnøysund, Bodø og periodevis i Hammerfest. Air Lift A/S driver rednings- og transporttjeneste for Sysselemann på Svalbard fra Longyearbyen. Mindre helikoptre finnes andre steder i landet, særlig i forbindelse med luftambulansetjenesten.
- Materiell:* 110 norsk registrerte, herunder store helikoptre av typen Sikorsky S 61 og Eurocopter Super Puma
- Oppgaver:* Enkeltoppdrag for HRSene innen søk og redning, transport, ambulanse, rekognosering og skogbrannbekjempelse.
-

DE ALPINE FJELLREDNINGSGRUPPENE

- Personell:* Ca. 200 kvalifiserte medlemmer
- Stasjonering:* Godkjente grupper i Tromsø, Svolvær, Bodø, Romsdal, Sunnmøre, Nord-Gudbrandsdal, Ringerike og Rogaland.
- Materiell:* Spesialutviklet utstyr for effektiv adkomst i bratt og utsatt terreng.
- Oppgaver:* Rask uthenting av personer fra utilgjengelige områder, eventuelt i samvirke med helikoptre.
-

NORSK GROTTFORBUND

- Personell:* Ca. 150 medlemmer
- Stasjonering:* Dekker hele landet med hovedvekt på Nord-Trøndelag, Nordland, Troms hvor 99 % av grottene i Norge er lokalisert.
- Materiell:* Over 600 m statisk tau, 2 redningsbårer spesiallaget for grotteredning, ledere, heatere, forankringsutstyr, samt annet utstyr beregnet for bruk under jorden.
- Oppgaver:* Uthenting av skadede fra grottesystemer
-

NORSK AERO KLUBBS FLYTJENESTE

- Personell:** Ca. 250 flygere i 29 flyklubber.
- Stasjonering:** Klubbene finnes fra Bodø i nord til Kjevik i sør. Hele Sør-Norge opptil Namsos kan nås innen 30 minutters flytid med fly fra NAK.
- Materiell:** Hver av flyklubbene som er med i flytjenesten har ett fly som primært benyttes til oppdrag. Dette er fire seters småfly med hjulunderstell. I tillegg har flyklubbene ca. 100 andre fly som kan stilles til disposisjon.
- Oppgaver:** Søk i åpent fjellterreng og områder med mye myr og vann, også søk langs veier og strender og i vanskelig tilgjengelig terreng. Søk etter nødpeilesendere.
-

NORGES RØDE KORS HJELPEKORPS

- Personell:** Ca. 12.000 medlemmer
- Stasjonering:** 320 hjelpekorps i landsdekkende system fra Mandal i sør til Longyearbyen i nord.
- Materiell:** Depoter over hele landet med komplett førstehjelpsutstyr, sambandsutstyr, utstyr for sokning, dykking og bratt/glatt lende, flere typer biler (mannsakpsbiler og ambulanser), snøscootere og skredsøkeutstyr.
- Oppgaver:** Hurtig utrykning med nødvendig utstyr og mannskaper, spesielt når det gjelder aksjoner utenfor alfarvei f.eks. ettersøking, påskeberedskap i fjellet, evakuering og transport samt ambulansetjeneste og førstehjelpsinnsetts.
-

NORSK FOLKEHJELP SANITET

- Personell:** Ca. 2.000 autoriserte sanitetsmannskaper
- Stasjonering:** 72 sanitetsgrupper rundt om i landet
- Materiell:** Sanitetsgruppene har kart, kompass, samband, transportutstyr, snøscootere, sanitets- og førstehjelpsmateriell og annet nødvendig utstyr.
- Oppgaver:** Innsats ved ulykker og katastrofer, ettersøking i vann og skred, transport av pasienter, evakuering og førstehjelp for pasienter og pårørende.
-

NORSKE REDNINGSHUNDER

- Personell:** Ca. 1.100 medlemmer med 90 godkjente lavinehunder og 91 godkjente ettersøkningshunder og 23 godkjente ruinsøkhunder. Gruppe for internasjonal bistand med hundeoppdrett.
- Stasjonering:** Norske Redningshunder er landsdekkende inndelt i 17 distriktsområder.
- Materiell:** Nødvendig materiell for hundetjeneste og personlig utstyr.
- Oppgaver:** Rask utrykning ved snøskred helst i samarbeid med helikoptre. Ettersøking på barmark (sporsøk) og i ruiner (eks. sammenraste bygninger).
-

NORSK RADIO RELÆ LIGA SAMBANDSTJENESTEN

- Personell:** Ca. 3.500 medlemmer
- Stasjonering:** Medlemmene er organisert i ca. 80 lokale grupper over hele landet.
- Materiell:** Ca. 80 automatiske relestasjoner for VHF og UHF telefoni på høytliggende steder over hele landet, et stort antall automatiske noder for datakommunikasjon, gruppelokaler med komplette radiostasjoner og antenneanlegg for HF, VHF og UHF samband. Enkelte grupper har installert egne antenner på de lokale politistasjoner og sykehus, feltmessig radioutstyr.
-

Oppgaver: Radioamatørtjenesten disponerer en rekke frekvensbånd fra mellombølge – til mikrobølgebåndene som muliggjør samband over nær sagt en hver distanse og under alle forhold. Det ytes tjenester for politiet og enkelte grupper har også samarbeidsavtaler med de lokale hjelpekorps.

DIVERSE RESSURSER

Handels- og fiskefartøyer deltar ofte i redningsaksjoner, *Kystverket*, *Fiskeridirektoratet* og *SFT* har en del fartøyer langs hele kysten. SFT har sin hovedbase for oljevern i Horten og operer ett overvåkningsfly i sørlige farvann.

Jernbaneverket har en intern redningstjeneste ved togulykker langs sitt linjenett.

Norges Geoteknisk Institutt og *Det Meteorologiske Institutt* gir sakkyndig bistand for redningstjenesten.

Vi har et stort antall sivile helikoptre som kan rekvireres for redningsinnsats. Bildet viser typen Super Puma.

FOTO: HELIKOPTER SERVICE



VII. VARSLING – DEN VIKTIGE STARTFASEN

Behovet for hurtig varslings

Et nøkkelbegrep i redningstjenesten er at *hurtig reaksjon er effektiv reaksjon*. Sjansene for å overleve en nødsituasjon vil ofte svinne raskt når tiden går. Derfor er det av avgjørende betydning at de som kommer i nød vet hvor de skal henvende seg og hvorledes de skal komme i kontakt med redningsmyndighetene når de har behov for assistanse.

Generelle prinsipper for varslings

Varslingsmetodene ved faresituasjoner, ulykker og når personer er savnet, vil variere innen flyredning, sjøredning og landredning, men det er en del grunnleggende regler for alle typer ulykkes- og faresituasjoner:

1. Den som har begrunnet mistanke om at det har skjedd en ulykke eller foreligger en faresituasjon, må øyeblikkelig sette seg i kontakt med redningstjenesten (HRS, LRS, AMK eller annen varslingsinstans).
2. Informasjon som bør gis ved varslings:
 - Hv em som ringer
 - Hva har skjedd/situasjon
 - Hvor mange personer er involvert
 - Hvor har det skjedd, gjerne med en stedsreferanse
 - Hvilken assistanse/hjelp ønskes
 - Værforhold og andre opplysninger som kan være til hjelp

For sen melding eller et ønske om å skjule ubehagelige forhold kan bli skjebnesvangert.

Fare- og ulykkesituasjoner kan i stor grad unngås ved at folk opptrer aktsomt og fornuftig. Gode regler om dette finnes i bl.a. fjellvettregler og sjøvettregler. I sin innstilling til St.meld. 86 (1961–62) uttalte Stortingets justiskomite at det kan være aktuelt å fremme erstatningskrav for unødige redningsutgifter dersom de reddede har utvist «grov uaktsomhet». Det skal svært meget til for at en slik merkelapp blir satt på folks handlinger. Her ønsker man først å fremst å ramme den hensynsløse, ikke den tankeløse.

I St.prp. nr. 1 (1997–98) uttalte Justisdepartementet at denne praksis skulle strammes inn i forhold til tidligere. Politimestre ble bedt om i større grad enn tidligere å vurdere om det foreligger grunnlag for å reise refusjonskrav. Fortsatt kreves grov uaktsomhet som grunnlag for refusjon. Spørsmålet er bare hva som skal til for at slik kvalifisert uaktsomhet foreligger.

Under enhver omstendighet: *Hvis folk har en begrunnet frykt for at det har oppstått en faresituasjon eller skjedd en ulykke, må det offentlige redningsapparatet varsles.* Redningstjenesten har godt opplagte etterrettingsprosedyrer som ofte kan bringe på det rene om det foreligger en nødsituasjon før aksjoner igangsettes.

Varsling ved nød og ulykker i forbindelse med luftfart

Det finnes detaljerte regler og prosedyrer for nødalarmering fra luftfartøy i ICAO's regelverk, og det forutsettes at fører av luftfartøy kjenner dette opplegget inngående. Hvis det er mulig, skal varslingskje til nærmeste enhet av Luftrafikk-



Enheter fra Brann- og redningstjenesten på Gardermoen.

FOTO: BRANNMANNEN

tjenesten som straks vil ta kontakt med vedkommende redningssentral. Nødfrekvenser for varsling av nød i luften er fastsatt, og det finnes også regler om lytteplikt for disse kanalene.

Siden midten av 1970-tallet, bl.a. som følge av Asker-ulykken i 1972, har alle norskregistrerte luftfartøy vært pålagt å være utstyrt med nødpeilesender (Emergency Locator Transmitter – ELT) som automatisk vil begynne å sende signaler ved havari. (121,5/243 MHz).

Rutefly har lytteplikt på disse kanalene, men i dag eksisterer det også et internasjonalt system, COSPAS-SARSAT, med russiske og amerikanske polare lavbane-satellitter som detekterer og posisjonsbestemmer slike signaler også ved hjelp av kanalen 406 MHz. Norge er tilknyttet dette systemet med en nedlesestasjon i

Tromsø som samarbeider med HRS Nord-Norge, Bodø. Satellittene dekker innen bestemte tidsintervaller hele jordkloden, og de er spesielt nyttige for norsk redningstjeneste med hensyn til nødalarmering i våre øde nordområder hvor avlytting fra fly vil være sporadisk. Det etableres nå også geostasjonære satellitter i dette systemet.

Nødalarmering til sjøs

Vi har et meget omfattende internasjonalt og nasjonalt regelverk om nødkanaler, lytte plikt, nødalarmering (satellitt, radiotelefoni, pyrotekniske signaler m.m.) og prosedyrer for varsling av nød til sjøs. Alle skipsførere skal være kjent med dette. Systemet styres bl.a. av SOLAS-konvensjonen av 1974, IMO's sjøredningskonvensjon av 1979 og av sjøloven av 16.4.1994.

De internasjonale maritime nødfrekvenser 2182 kHz (MF-radiotelefon) og VHF-kanal 16 (radiotelefon) avlyttes av landets 9 bemannede kystradiostasjoner. Vardø Radio avlytter også nødfrekvensen 500 kHz (radiotelegrafi). Ved nødannrop vil stasjonene umiddelbart formidle meldingen via direkte linjesamband til vedkommende HRS.

MF-kanalen er et langdistansesamband som rekker langt ut fra kysten. VHF har en dekning fra norskekysten på 30 nautiske mil (på Vestlandet opptil 60 nautiske mil). Nød- og sikkerhetstjenesten ved kystradiostasjoner er f.t. under vurdering. Vi får trolig en samlokalisering med HRSene i løpet av få år.

Mobiltelefonen er et usikkert nødkommunikasjonsmiddel til sjøs. *Maritim VHF er det eneste system som gir trygg alarmering og nødsamband.*

I de senere år har satellittsystemer blitt viktigere for nødalarmering til sjøs, men det er relativt kostbart å montere det nødvendige utstyr ombord i fartøyer. Slike satellitterminaler finnes derfor først og fremst i større skip utenfor den nære kystfart. Slike opplegg har derfor foreløpig ikke overflødiggjort de tradisjonelle nødkommunikasjonssystemer.

Det som er sagt om COSPAS-SARSAT vedrørende ELT i fly, gjelder også for sjøfarten. Alle norske skip over en viss størrelse skal ha en nødpeilesender ombord. Disse kalles Emergency Positioning Indicating Radio Beacon – EPIRP. Slike sendere kan uløses manuelt eller automatisk hvis skipet synker.

Det internasjonale satellittsystemet INMARSAT (International Maritime Satellite Organization) spiller i dag en

viktig rolle i det globale nødalarmeringsopplegg til sjøs. Organisasjonen har ca. 210.000 terminaler ombord på fartøyer som besørger telefon-, telex-, data- og fakstjeneste for skipsfart, luftfart, offshore og landbasert virksomhet. Systemet har terminaler med adgang til automatisk formidling av nødtrafikk. Via satellittene vil nødsignalet bli formidlet til en kystjordstasjon som ruter nødannropet direkte videre til nærmeste redningsentral. HRS Sør-Norge mottar i dag et stort antall slike meldinger årlig via den norske kystjordstasjonen på Eik i Rogaland. Systemet har global dekning, men HRS Sør-Norge mottar nødmeldinger først og fremst fra Atlanteren og Det Indiske hav.

Forskriftene fra 1976 om meldeplikt for norske skip over hele verden og det internasjonale AMVER-systemet for gjensidig redning og assistanse vil også kunne spille en rolle for varsling av

FOTO: NSSR



Redningsselskapet har 30 fartøyer stasjonert langs hele kysten.



Sea Lynx helikopter fra Luftforsvarets 337 skvadron (Kystvakten).

FOTO: FRM

skipsulykker. Opplegget vil bli nærmere omtalt under internasjonalt samarbeid.

Vi har internasjonale regler om lytteplikt for skip og innholdet av nødmeldinger til sjøs.

I dag lytter ikke skip på nødfrekvensen 500 kHz (radiotelegrafi). Såkalte «GMDSS-skip» lytter ikke på nødfrekvensen 2182 kHz. Skip alarmeres også via GMDSS om redningsaksjoner ved hjelp av INMARSAT C, Safety Net, NAVTEX og via DSC/VHF/MF/HF.

Nødalarmering på land

Ved varsling av ulykkes- og faresituasjoner på land spiller det alminnelige telenettet en helt sentral rolle.

Også ved landredningstilfeller kan hovedredningssentralene kontaktes direkte, men det mest hensiktsmessige er å ta kontakt med vedkommende LRS (politiet) på nødnummeret 112. I slike situasjoner kan mobiltelefonen være et meget nyttig og livreddende kommunikasjonsmiddel, men den har begrensninger når det gjelder dekningsområde, spesielt i uveisomme og ensomme strøk.

I tillegg har vi nødnumrene 110 for Brann og 113 for Ambulanse (medisinsk nødtelefon eller AMK). Det skal det ikke spille noen rolle om man velger «feil» nødnummer. I slike tilfeller skal varslingen videreformidles til rette vedkommende.

Radioamatører yter bistand ved redningsaksjoner.



FOTO: NORSK RADIO RELÆ LIGA

Det er derfor uhyre viktig at kommunikasjonen i den såkalte varselrekanten 110-112-113 flyter lett uten forsinkelse.

De nevnte nødinstitusjoner kan selvfølgelig også kontaktes på vanlige numre, men det vil kunne føre til en liten forsinkelse. Det er også utviklet såkalte PLB (Personal Locator Beacon) for enkeltpersoner som kan benyttes som varslingsmiddel via satellitt.

Falske alarmer

Falske nødmeldinger utgjør et problem for redningstjenesten. Slike alarmer kan føre til at redningsapparatet blir satt unødig inn i aksjoner som koster betydelige beløp for skattebetalerne, men det mest uheldige er at redningsapparatets evne til å reagere på virkelige nødstilfeller kan være svekket.

Forsettlig falsk alarmering er straffbart (jfr. straffelovens § 349) og domstolene reagerer strengt overfor slike handlinger.

VIII. OPERASJONSPROSEDYRER, UTDANNING OG ØVELSER

Rasjonell og effektiv bruk av redningsressursene

Etter at redningsapparatet er blitt varslet ved en fare- eller ulykkessituasjon, er det av helt avgjørende betydning at den etterfølgende redningsaksjon foregår på en effektiv måte. De riktige ressurser må settes inn så hurtig som mulig og benyttes på rasjonell måte. Det må være et klart definert styringsapparat med omfattende fullmakter som operer i samsvar med et planverk og forberedte prosedyrer og rutiner. Disse prosedyrene må være aksepterte og velkjente i alle deltakende ledd gjennom informasjon, grunnutdanning, kurs og øvelser.

Den operative styring vil skje på 3 nivåer:

1. Operativ styring og koordinering på skadested – Skadestedsledelse – SKL
2. Samordning av innsats fra lokal redningssentral – LRS
3. Overordnet koordinering fra vedkommende hovedredningssentral på Sola eller i Bodø – HRS – ved meget omfattende eller langvarige aksjoner som krever mobilisering av sentrale ressurser og faglig kompetanse.



FOTO: JUSTISDEPARTEMENTET

Politiet har ført og fremst samordningsoppgaver i redningstjenesten, men har også en del lettere utstyr og transportmateriell.

De fleste aksjoner vil bli håndtert av de to førstnevnte nivåer, men alle søk- og redningsaksjoner skal rutinemessig innrapporteres til vedkommende HRS som sjelden vil overta direkte styring, men nøye seg med å overvåke det hele, virke som rådgiver og fremskaffe ressurser utenfor politidistriktet hvis det er behov for det.

Det ovennevnte opplegget gjelder stort sett bare fullt ut ved landredningsaksjoner og ved mindre aksjoner i nære kystfarvann. Sjøredningsaksjoner vil derimot stort sett bli ledet direkte fra vedkommende HRS. Det samme vil være tilfelle for offshoreulykker. Ledelse av slike aksjoner krever spesialkompetanse, avansert sambandsutstyr, kontakt med profesjonelle ressurser og ofte innebære samvirke med utenlandske redningssentraler. Satellittvarslings- og satellittkommunikasjons-

systemer har også ført til at HRS i stigende grad må ta seg av koordinering av aksjoner i fjerne farvann.

Helikoptre og fly vil vanligvis – hvis det er mulig – bli ledet av maritime overvåkningsfly med profesjonelle besetninger. Under Alexander Kielland-aksjonen ble disse oppgavene f.eks. tatt hånd om av britiske Nimrod-fly og den nederlandske jageren «Overijssel», men de norske kystvaktfartøy av «Nordkapp»- og «Svalbard»-klassen og norske Orionfly vil også egne seg utmerket for slike oppgaver. Disse vil bli betegnet «On Scene Coordinator» (OSC) Sea/Air, og vil være redningstjenestens representant «On Scene» og koordinerer opp mot aktuelle HRS.

Når det gjelder flyredningstjenesten, vil luftfartsulykker raskt gå over til en sjø- eller landredningsaksjon, men spesielt i

Luftforsvarets Orion-fly kan ta seg av søk og OSC-funksjoner.



FOTO: FRM



FOTO: NAK

NAK driver redningstjeneste med småfly.

varslings- og letefasen vil HRS ta det overordnede ansvar. Slike ulykker vil dessuten vanligvis kreve en omfattende og rask ressursinnsats som tilsier direkte koordinering fra HRS.

I de tilfeller hvor HRS står for den operative koordinering, vil likevel LRS ofte bringes inn i bildet som assisterende ledd, f.eks. som ansvarlig for etablering av mottakerapparat på land for skadede og omkomne og varsling av pårørende.

Redningstjenestens operasjonsprosedyrer ved ulike typer ulykker bygger på visse grunnleggende prinsipper eller håndgrep som vil gjelde alle typer aksjoner, men det er en del spesielle opplegg og regler for fly-, sjø, offshore- og landredning som vi kort skal se nærmere på.

Flyredning

Luftfarten er internasjonal og teknologisk avansert og komplisert. Trafikken er derfor underlagt streng overvåkning, styring og detaljerte internasjonale regler med klare prosedyrer og fagspråk. Dette gjelder også ved nød og ulykker. Hovedreglene for flyredningstjenesten finnes i ICAO-konvensjonen med tilhørende annex. Styring av flyredningstjenesten fordrer derfor spesialkompetanse og vil bli ledet av HRS i nært samvirke med Lufttrafikk-tjenesten og det involverte flyselskap.

I 1999 vil det foreligge en felles redningshåndbok for FN's luftfartsorganisasjon (ICAO) og sjøfartsorganisasjon (IMO), m.a.o. en ICAO/IMO IAMSAR – International Air and Maritime SAR.

Sjøredning og offshore-ulykker

IMO's Sjøredningskonvensjon fra 1979 fastsetter de grunnleggende regler og prosedyrer for sjøredningstjenesten. Organisasjonen har også utarbeidet den såkalte MERSAR – Merchant Ship Search and Rescue Manual. Denne oppdateres med jevne mellomrom. Norges deltakelse i IMO styres av Sjøfartsdirektoratet som utgir denne trykksaken på norsk under tittelen «Veiledning til skip for ettersøkning og redning til sjøs».

Som nevnt vil HRS koordinere de aller fleste sjøredningsaksjoner direkte og sentralen vil da følge IMO's regler og veiledninger. IAMSAR Manual vil også være et viktig dokument til bruk ved sjøredningsaksjoner. HRS vil ved sjøulykker og offshore-ulykker stå i nær kontakt med det involverte rederi eller operatørselskap.

Landredning

For landredningstjenesten er det ikke fastsatt tilsvarende internasjonale regler



FOTO: FRM

Hæren har store ressurser som kan settes inn i redningsaksjoner ved behov.

Luftforsvarets Bell helikoptre har deltatt i redningsaksjoner i over 30 år. Bildet viser en Bell 412.

som for fly- og sjøredningstjeneste, men det er utarbeidet en «Nordisk Redningstjenestehåndbok» på bakgrunn av redningsavtale mellom Danmark, Finland, Sverige og Norge. Den er utarbeidet av en nordisk arbeidsgruppe, og ble offentliggjort av Justisdepartementet 8.3.1995.

I 1988 utga departementet «Stabshåndbok for Politiet» som inneholder en rekke bestemmelser om stabsarbeid og uteledelse innen redningstjenesten. Prosedyreregler for landredningstjenesten finnes også i «Direktiv for Politiet om Redningstjenesten», utgitt av Justisdepartementet i 1990, og revidert i 2003.

På et skadested – eller i et søksområde – vil det være en Skadestedsledelse fra politiet som bl.a. tar seg av overordnet styring, etterretning, sambandsledelse og loggføring. Videre vil det normalt være utpekt en fagleder sanitet (fra helsevesenet) og en fagleder brann (fra det kommunale



FOTO: FRM

brannvesen), og en fagleder orden (fra politiet). Sperretjeneste, opprettelse av ambulanseskildepunkt (AKP), helikopterlandingsplass (HELP), kommandoplass, samleplass for skadede, evakuerte og døde, sperreposter og venteplass for hjelpestyrker og ambulanser vil også kunne være aktuelle oppgaver og funksjoner det må tas hånd om på et skadested.

Skadestedsledelsen – SKL – vil stå i kontinuerlig kontakt med LRS som vil gi den nødvendige støtte og sørge for innkalling av rådgivere og liaison, f.eks. fra involverte industri- og transportbedrifter. Normalt vil det opprettes seksjoner for personell, etterretning, operasjon og forsyning. LRS vil også ta seg av den viktige informasjonsvirksomheten i forbindelse med redningsarbeidet. Det er imidlertid også nødvendig med informasjonsarbeid på skadestedet. LRS vil sørge for at SKL får bistand til dette. Ved transport- og industriulykker vil samarbeidet mellom den offentlige redningstjeneste og vedkommende bedrift være av avgjørende betydning og må forberedes av begge parter. Transportbedriftenes Landsforbund utga i 1998 et informasjonshefte «Beredskap ved alvorlige ulykker» som gir mange nyttige råd og vink om opplegg av beredskap og ulykkesarbeid, herunder planlegging, varsling, informasjon, omsorg og hva som må gjøres på et ulykkessted og i oppfølgingsfasen.

Informasjon og omsorg

I de siste tiår er det i stigende grad blitt erkjent at både HRS og LRS må ha et skikkelig utbygd informasjonsopplegg. Under «Alexander Kielland»- aksjonen i 1980 kom det f.eks. 250 mediafolk fra inn- og utland til Stavanger. Også under den storstilte redningsaksjonen i 1989 i forbindelse med at det sovjetiske cruiseskipet «Maksim Gorkij» kjørte seg fast i



FOTO: BRANNMANNEN

Omsorg er viktig etter dramatiske redningsaksjoner.

drivisen vest av Svalbard, ble HRS Nord- Norge utsatt for en enorm pågang fra den internasjonale mediaverden.

Redningstjenesten er et serviceapparat for det norske folk og utlendinger som måtte befinne seg i vårt område. Pårørende, massemedia, politikere, interesseorganisasjoner og publikum har krav på en mest mulig åpen, hurtig og omfattende informasjon om ulykker og det redningsarbeid som pågår. Informasjonsopplegg er derfor i dag en integrert del av redningstjenestens operasjonsprosedyrer. Det er forberedt tilfredsstillende systemer for dette både ved LRS og HRS.

Justisdepartementet ga ut et hefte i 1990 om «Informasjon ved alvorlige ulykker og katastrofer». Hftet ble revidert i oktober 1998. Det blir her understreket at passivitet på informasjonssiden kan føre til nærmest uopprettelige skadevirkninger.

Ved ulykker må det etableres en informasjonstjeneste hvor pårørende kan henvende seg for å få informasjon om sine nærmeste som kan være involvert. I forbindelse med store redningskasjoner vil det derfor rutinemessig bli opprettet spesielle krisetelefoner hvor pårørende kan henvende seg og få informasjon om dødsfall, skader og overlevende. Dette arbeidet er det lagt stor vekt på, og det understreker de verdier som redningstjenesten står for. Forståelse og støtte til overlevende og personer som har mistet sine nærmeste er et arbeid som er blitt stadig sterkere prioritert, bl.a. gjennom opp-rettelser av opplegg for krisepsykiatri og prestetjeneste for bearbeidelse av sorg. Som et ledd i dette arbeidet har Justisdepartementet gitt ut heftet «Helhetlig omsorg» i august 2001.

Utdanning

Omtrent alle offentlige etater, frivillige organisasjoner og sivile selskaper som deltar i landets redningstjeneste har interne utdanningsopplegg for egne mannskaper.

Tilsatte i politietaten, som er ansvarlig for koordinering av redningstjenesten, får i dag nødvendig utdanning og trening på dette området.

Politihøgskolen har ansvaret for opplæringsvirksomheten både når det gjelder arbeidet i LRS og på skadestedet (SKL). Skolering i redningstjeneste er nå integrert i den alminnelige politiutdanning både teoretisk og i praksis. Det har skjedd en meget positiv utvikling på dette området gjennom de siste 30 år, og dette har vært



FOTO: NORGES GROTTFORBUND

Frivillige i innsats under redningsøvelse i en grotte.

med på å styrke og effektivisere norsk redningstjeneste.

Politiutdanningen, som nå er på 3 år, har i sitt første studieår 1 ukes opplæring i redningstjeneste (teori og øvelser). Dette følges opp i praksisåret (annet studieår) ved deltakelse i reelle redningsaksjoner.

Grunnutdanningen følges opp med et variert etterutdanningsopplegg.

De nyansatte redningsledere ved HRS gjennomgår et planmessig utdanningsopplegg for å skolere dem for arbeidet. Dette foregår til dels i Canada, internt på HRS, ved hospitering hos forskjellige samarbeidspartnere og deltakelse på kurs hos frivillige organisasjoner. Det hele avsluttes med en autorisasjonsprøve.

Øvelser

Svært mange av de deltakende institusjoner i redningstjenesten driver

interne øvelser. Virksomheten på dette feltet er totalt sett meget omfattende. I henhold til det tidligere nevnte direktiv for politiet om redningstjeneste, er politidistriktene (LRS) pålagt å gjennomføre regelmessige øvelser. Forskjellige øvelsesmodeller er også beskrevet.

HRSene deltar hvert år i en rekke øvelser i samvirke med LRS og andre deltakende ledd i redningstjenesten, herunder et

omfattende internasjonalt øvelsesprogram i samvirke med utenlandske rednings-sentraler det vil være aktuelt å samarbeide med i redningstilfeller.

På bakgrunn av at de store alvorlige ulykker og kompliserte redningsaksjoner ikke skjer så ofte, er slik øvelsesvirksomhet helt nødvendig for å opprettholde et tilfredsstillende kompetansenivå.

IX. UTGIFTER OG ØKONOMI

Et kost-effektivt system

Det har funnet sted en betydelig effektivisering og økt slagkraft innen norsk redningstjeneste i løpet av de siste 30 år. Dette skyldes sterkt forbedret administrativ og operativ samordning, bedre samband og operasjonsprosedyrer

og flere moderne – og til dels - profesjonelle redningsressurser. På bakgrunn av det meget fornuftige og fremsynte system som ble lagt opp i 1970 – i stor grad basert på Redningsutvalgets innstilling fra 1959 og tilpasning til særegne norske forhold – har dette medført forbausende begrensede tilleggsutgifter for offentlige budsjetter.

Samvirke og frivillighet

Årsaken til at Norge har en kost-effektiv redningstjeneste beror først og fremst på to forhold:

1. *Samvirkeprinsippet*, som går ut på at alle offentlige etater som har ressurser egnet for innsats i redningstjenesten, men som til daglig har andre primæroppgaver, skal medvirke i aksjoner for egen regning, gir en samfunnsmessig rimelig ordning.

Forutsetningen er at disse skal dekke sin redningsinnsats over sine alminnelige budsjetter.

Hjelpekorpsmedlemmer fra Norges Røde Kors i aktivitet.



FOTO: NORGES RØDE KORS





FOTO: NORSK FOLKEHJELP SANITET

*Sanitetsgruppene fra
Norsk Folkehjelp i vinterfjellet.*

Deltakelse i redningsaksjoner virker antakelig sterkt motiverende på dette personellet. Redningstjenestens målsetting er meget klar og innsatsen er svært meningsfylt. Deltakerne ser også meget raskt de positive virkninger av sin innsats.

2. *Den frivillige innsats*, som er gratis, medfører også at redningstjenestens utgifter holdes nede. De humanitære og frivillige organisasjoner er i stor grad selvfinansierte. Staten refunderer imidlertid direkte utgifter disse hjelperne har ved aksjoner, og det gis årlig et visst generelt tilskudd til driften.

Bevilgninger over statsbudsjettet

Det bevilges også midler direkte til redningstjenesten over statsbudsjettet. Disse midlene brukes til å drive noen profesjonelle nøkkelenheter på koordineringssiden og innsatssiden for at det totale system skal kunne virke.

Driften ved hovedredningsentralene er i 2002 beregnet til å koste totalt 36,7 mill. kr. inklusive drift av nedlesestasjonen for satellittsystemet COSPAS-SARSAT i Tromsø. Direkte utgifter i forbindelse med ca. 4.500 aksjoner som registreres ved HRSene hvert år beløper seg til bare 5,2 millioner. Det dreier seg om innleie av kommersielle ressurser og refusjon til frivillige hjelpere. De frivillige organisasjonene har dessuten de senere år

fått et årlig tilskudd på 4.635.000. Endelig dekker bevilgningen til HRSene et årlig tilskudd til Telenor for drift av nød- og sikkerhetstjenesten ved kystradio-stasjonene på 56 millioner kroner. Over Fiskeridepartementets budsjett bevilges det årlig ca. 54,5 millioner kroner som driftsstøtte til Redningsselskapet. Driften av Luftforsvarets rednings-

helikopterskvadron (330 skvadron), som dekkes over Forsvarsbudsjettet, er i 1999 beregnet til å koste 191.896.000 kroner.

I tillegg til dette kan det nevnes at statens luftambulansetjeneste utenfor den egentlige redningstjeneste, koster 312 millioner kroner i 2002.

X. INTERNASJONALT SAMARBEID

Redning uten grenser

Det internasjonale redningssamarbeidet dreier seg i stor grad om å viske ut grenser. Redningstjenesten er grensesprengende og skaper kontakt, tillit og samarbeid over nasjonsgrensene.

Fly og skip beveger seg mellom mange land. Av den grunn er det ikke vanskelig å forstå at fly- og sjøredningstjenesten krever et omfattende internasjonalt samarbeid. Norges olje- og gass-

installasjoner ligger for en stor del opp mot grensen til britisk og dansk kontinentalsokkel, og det er naturlig at Norge samarbeider med disse landene når det gjelder redningsarbeid i denne forbindelse. Norge har også en lang landgrense mot Sverige, Finland og Russland hvor mange mennesker beveger seg over grensene, og aksjoner i disse områdene betinger nær kontakt med redningsmyndighetene i våre naboland.

Produksjonsfeltene på kontinentalsokkelen har betydelige redningsressurser. Bildet viser Statfjordfeltet.



FOTO: HELIKOPTERSERVICE

Sunn fornuft tilsier at naboland hjelper hverandre når ett lands ressurser blir for små til å mestre situasjonene på egen hånd. Nabolandenes redningsstyrker kan også befinne seg nærmere nødstedde i vårt eget område enn norske redningsenheter. Norge har ved flere anledninger mottatt slik hjelp. Det er nok å nevne navn som «Alexander Kielland» og «Scandinavian Star». Men vårt land yter også slik nabo-hjelp, og driver kontinuerlige forberedelser for å legge forholdene til rette for at dette samarbeidet kan starte hurtig og utføres effektivt når behovet er der. Konkret skjer dette gjennom internasjonale øvelser og felles planlegging.

Denne gjensidige assistanse ytes gratis. Filosofien er i dag deg, i morgen meg.

Dette arbeidet styres for øvrig av internasjonale konvensjoner og bilaterale avtaler.

Det internasjonale avtaleverk

Norge har deltatt meget aktivt når det gjelder utforming av internasjonale konvensjoner på redningstjenestens område. Det er Luftfartsverket og Sjøfartsdirektoratet som koordinerer dette samarbeidet henholdsvis for fly- og sjøredningstjenesten i nært samvirke med Utenriksdepartementet og Justisdepartementet. Når det gjelder de mer praktiske uformelle avtaler spiller Justisdepartementet og hovedredningsentralene en mer aktiv rolle. De viktigste konvensjoner og avtaler Norge i dag har ratifisert og inngått er følgende:

- ICAO-konvensjonen av 1944 om internasjonal sivil luftfart, herunder senere utarbeidede tillegg om flyredning (særlig annex 12)
- IMO-konvensjonen av 1979 om internasjonal sjøredning
- SOLAS-konvensjonen av 1974 om sikkerhet for mennesker til sjøs

- Traktat med Sovjetunionen av 1956 om sjøredningstjenesten i Barentshavet. Denne ble i 1988 avløst av en mer omfattende overenskomst.
- Uoffisiell avtale mellom sjøredningsentralen i Aberdeen og HRS Sør-Norge, Stavanger om sjøredningssamarbeid (herunder oljeinstallasjonene) fra midten av 1970-tallet, senere revidert i 1981.
- Avtale mellom det danske Statens Luftfartsværn, Flysikringstjenesten, og Justisdepartementet vedrørende Etter-søknings- og Redningstjeneste av 1998.
- Avtale mellom Sverige og Norge om redningstjenesten i grensetraktene av 1974.
- Avtale mellom Finland og Norge om redningstjeneste i grensetraktene av 1986.
- Avtale om flyredningstjenesten mellom Flyredningsentralen i Rovaniemi og HRS Nord-Norge, Bodø, av 1990.
- Avtale mellom Danmark, Finland, Norge og Sverige om samarbeid over grensene for å hindre eller begrense skader på mennesker, eiendom eller miljø av 1989.
- Avtale mellom Russland og Norge om sjøredningstjeneste av 1995 (avløste avtale med Sovjet av 1988)

Internasjonale øvelser

Norsk Redningstjeneste deltar hvert år i en rekke internasjonale redningsøvelser både innen sjøredning, flyredning og landredning, herunder offshore øvelser. Denne øvelsesvirksomheten dekker alle naboland til sjøs og til lands.

Øvelsesmønsteret vil variere fra år til år, men ett øvelsesopplegg som følger et fast program er NATO's redningsøvelser «Bright Eye». De norske HRSene har deltatt i disse siden 1973.

Gjennom planleggingskonferanser og debriefinger er det blitt skapt gode forbindelser mellom hovedrednings-



FOTO: KVNORD

Et russisk helikopter har landet på et norsk kystvaktskip under en russisk-norsk øvelse.

sentralenes personell og ansatte ved andre lands redningssentraler. Disse gode personlige kontakter har gitt mye lærdom og lettet samarbeidet ved store krevende redningsaksjoner.

I det nye opplegg vedrørende «Partnership for Peace» inngår det felles redningsøvelser mellom forskjellige lands militære styrker med tanke på redningsaksjoner i forbindelse med internasjonale fredsskapende eller fredsbevarende aksjoner.

Det avholdes nå også årlige samøvelser om redningstjeneste med russerene i Barentshavet. Disse planlegges og evalueres vekselvis i Bodø og Murmansk.

Satellitter i redningstjenesten

På slutten av 1970-tallet ble det klart at satellitter ville egne seg utmerket til å fange opp signaler fra nødpeilesenderne

ombord i fly og båter, særlig i øde områder med liten flytrafikk. Sovjet og USA etablerte et samarbeidsprosjekt – COSPAS-SARSAT – som gikk ut på at sovjetiske og amerikanske lavbanesatellitter i polare baner skulle brukes til å detektere og posisjonere aktiviserte nødpeilesendere.

I et samarbeid med NTNf kom også HRS Nord-Norge, Bodø, med i et prøve- og demonstrasjonsprosjekt som skulle nyttiggjøre seg disse satellittene som hadde en meget god dekning i norsk ansvarsområde. I denne fasen ble utgiftene i det vesentlige dekket av forskningsmidler, men i 1984 inngikk norsk redningstjeneste en forpliktende avtale med COSPAS-SARSAT som såkalt «Ground Segment Provider» med en «Local User Terminal» (LUT) ved Tromsø satellittstasjon, og «Mission Control Centre» (MCC) ved HRS Nord-Norge. Systemet har reddet mange tusen nødstedte rundt omkring på kloden i de



COSPAS-SARSAT er et satellittvarslingssystem som har reddet et stort antall mennesker over hele verden.

nesten 20 år systemet har vært operativt. Nedlesestasjonen i Tromsø dekker et område fra Nordpolen til Middelhavet og fra Labrador til langt inn i Sibir.

Det internasjonale satellittkommunikasjonssystemet INMAR SAT spiller også en rolle i den internasjonale sjøredningstjeneste. Sendere er vesentlig installert ombord i skip. Systemet har adgang til automatisk formidling av nødtrafikk. Den norske jordstasjonen er plassert på Eik i Rogaland, og nødtrafikken rutes videre direkte til HRS Sør-Norge, Stavanger som i dag har omfattende arbeids-

oppgaver i denne forbindelse. Sentralen mottar nødmeldinger først og fremst fra Atlanteren, Stillehavet og Det Indiske Hav.

AMVER

Det internasjonale rapporteringssystemet AMVER spiller en sentral rolle i det globale sjøredningsopplegg. Det går i korthet ut på at skip sender avgangs- og posisjonsmeldinger til bestemte kystradio-stasjoner eller via satellitt, herunder Rogaland radio. Fra disse formidles meldingene til AMVER's datasentral i USA (US Coast Guard). Skip som slutter å melde posisjon vil etter en viss tid bli meldt savnet. Datasentralen vil da ha oversikt over hvilke skip som befinner seg i det aktuelle området.

Global Maritime Distress and Safety System – GMDSS

I regi av IMO har det vært arbeidet i rundt 20 år med utvikling av et nytt nød og sikkerhetssystem til sjøs. Høsten 1988 arrangerte IMO en konferanse med formål å revidere kravene i SOLAS 1974. Konferansen fattet vedtak om å etablere det nye systemet GMDSS.

Det nye opplegget skal ta i bruk moderne teknologi som sikrer øyeblikkelig



FOTO: FRM

Kystvakten er en sentral aktør i sjøredningstjenesten. Bildet viser et fartøy av «Nordkapp»-klassen i isen ved Svalbard.

alarmering, hurtig formidling av nød og sikkerhetsmeldinger samt effektiv kommunikasjon under ettersøkning og redning.

GMDSS trådte i kraft fra 1. februar 1992 og var ferdig implementert 1. februar 1999.

Et hovedprinsipp i GMDSS er at utstyrskravene reguleres av skipets fartsområde uavhengig av fartøyets størrelse. Kravet til radioutrustning omfatter likevel ikke fartøyer under 300 br.t. med unntak av passasjerskip.

Sjøfartsmyndighetene i det enkelte land har ansvaret for at skipene utstyres i

| Aksjonstype | HRS Sør-Norge | | HRS Nord-Norge | |
|-------------|---------------|------|----------------|------|
| | 1971 | 2002 | 1971 | 2002 |
| Sjø | 131 | 1367 | 56 | 328 |
| Land | 45 | 718 | 15 | 194 |
| Luft | 13 | 97 | 7 | 19 |
| Ambulanse | 0 | 330 | 76 | 289 |
| Andre | 0 | 150 | 13 | 1279 |
| Totalt | 189 | 2662 | 167 | 2136 |

Registrerte redningsaksjoner ved hovedredningssentralene 1971 og 2002

overensstemmelse med kravene i GMDSS og at kystradiostasjoner, kystjordstasjoner og redningssentraler blir tilpasset de nye systemkravene.

Redningstjenestens koordinerende organer

ADMINISTRATIV SAMORDNING TELEFON TELEFAKS

JUSTISDEPARTEMENTET

REDNINGS- OG BEREDSKAPSAVDELINGEN

Akersgaten 42, postboks 8005 Dep

0030 Oslo

22 24 53 21

22 24 51 64

OPERATIV SAMORDNING

HOVEDREDNINGSSENTRALEN SØR-NORGE

Sikringsbygget, 4050 Sola

51 64 60 10

51 65 23 34

HOVEDREDNINGSSENTRALEN NORD-NORGE

Postboks 1016, 8001 Bodø

75 55 93 00

75 52 42 00

Lokale redningssentraler

01 Oslo, Oslo

02 Østfold, Sarpsborg

03 Follo, Ski

04 Romerike, Lillestrøm

05 Hedmark, Hamar

06 Gudbrandsdal, Lillehammer

07 Vestoppland, Gjøvik

08 Nordre Buskerud, Hønefoss

09 Søndre Buskerud, Drammen

10 Asker og Bærum, Sandvika

11 Vestfold, Tønsberg

12 Telemark, Skien

13 Agder, Kristiansand S

14 Rogaland, Stavanger

15 Haugaland og Sunnhordland,
Haugesund

16 Hordaland, Bergen

17 Sogn og Fjordane, Florø

18 Sunnmøre, Ålesund

19 Nordmøre og Romsdal,
Kristiansund N

20 Sør-Trøndelag, Trondheim

21 Nord-Trøndelag, Steinkjer

22 Helgeland, Mosjøen

23 Salten, Bodø

24 Midtre Hålogaland, Harstad

25 Troms, Tromsø

26 Vest-Finnmark, Hammerfest

27 Øst-Finnmark, Kirkenes

28 Svalbard, Longyearbyen

NØDTELEFON

EMERGENCIES

BRANN
Fire



110

POLITI
Police



112

**MEDISINSK
NØDHJELP**
Medical
Emergencies



113

**Nødsentralene vurderer situasjonen
og skaffer den hjelp som er nødvendig**

**Snakk rolig
og gi opplysninger i denne rekkefølgen**

1 Adresse
og kommune

2 Telefonnummer
du ringer fra

3 Beskriv
situasjonen

Flere eksemplarer kan bestilles fra:

Statens trykksakekspedisjon

Postboks 8169 Dep.

0032 Oslo

Telefon 22 24 90 90/22 24 27 86

E-post: ste-bestilling@ft.dep.telemax.no

Husk å oppgi brosjyrenummer G-0270 B ved bestilling