

En ny hemvist stärker sjö- och flygräddningstjänsten i Sverige

Ds 2026:9



Regeringskansliet

Landsbygds- och infrastrukturdepartementet

SOU och Ds finns på [regeringen.se](https://www.regeringen.se) under Rättsliga dokument.

Svara på remiss

Statsrådsberedningen, SB PM 2021:1.

Information för dem som ska svara på remiss finns tillgänglig på [regeringen.se/remisser](https://www.regeringen.se/remisser).

Omslag: Regeringskansliets standard

Tryck och remisshantering: Multiply Solutions, Stockholm 2026

ISBN 978-91-525-1535-8 (tryck)

ISBN 978-91-525-1536-5 (pdf)

ISSN 0284-6012

Förord

Regeringskansliet uppdrog den 27 juni 2025 åt departementsrådet Johan Krafft att biträda Landsbygds- och infrastrukturdepartementet med att analysera de verksamhetsmässiga och ekonomiska förutsättningarna för att överföra uppgifterna för sjö- och flygräddningstjänst från Sjöfartsverket till någon annan nationell statlig myndighet med räddningstjänstuppgifter.

Uppdraget ska redovisas den 30 april 2026.

Kanslirådet Magnus Andersson har varit förordnad som utredningssekreterare.

Möten har hållits med företrädare för bl.a. Sjöfartsverket, Kustbevakningen, Myndigheten för civilt försvar, Polismyndigheten, Försvarsmakten, Arbetsgivarverket och Statens Haverikommission, Sjöräddningssällskapet samt med Sveriges Kommuner och Regioner. Utredningen har även genomfört en hearing med berörda aktörer.

Härmed överlämnas departementspromemorian *En ny hemvist stärker sjö- och flygräddningstjänsten i Sverige*. Genom utredningen är uppdraget slutfört.

Stockholm den 30 april 2026

Johan Krafft

Magnus Andersson

Innehåll

Sammanfattning	9
1 Författningsförslag.....	15
1.1 Förslag till förordning om ändring i förordningen (1982:314) om utnyttjande av Kustbevakningen inom Försvarsmakten.....	15
1.2 Förslag till förordning om ändring i förordningen (2003:789) om skydd mot olyckor	16
1.3 Förslag till förordning om ändring i förordningen (2007:1161) med instruktion för Sjöfartsverket	20
1.4 Förslag till förordning om ändring i förordningen (2008:1002) med instruktion för Myndigheten för civilt försvar	23
1.5 Förslag till förordning om ändring i förordning (2008:1300) med instruktion för Transportstyrelsen.....	25
1.6 Förslag till förordning om ändring i luftfartsförordningen (2010:770).....	26
1.7 Förslag till förordning om ändring i förordningen (2019:84) med instruktion för Kustbevakningen	28
1.8 Förordning om ändring i förordning (2022:511) om elektronisk kommunikation	30
1.9 Förslag till förordning om ändring i förordning (2022:524) om statliga myndigheters beredskap	32
2 Uppdraget och dess genomförande.....	35

2.1	Uppdraget	35
2.2	Utredningens genomförande.....	35
3	Sjö- och flygräddningstjänsten i Sverige idag	37
3.1	Sjöfartsverkets ansvar för sjö- och flygräddningstjänsten	38
3.1.1	SAR systemledning.....	39
3.1.2	Sjö- och flygräddningscentralen JRCC	41
3.1.3	Sjöfartsverkets räddningshelikoptrar och fartyg.....	42
3.2	Samverkan inom sjö- och flygräddningstjänsten.....	43
3.3	Räddningsområden.....	45
3.4	Antal sjö- och flygräddningsärenden	46
3.5	Sjö- och flygolyckor i Sverige	48
3.6	Rättsliga ramarna för sjö- och flygräddningstjänst	50
3.7	Myndigheter och organisationer	52
3.8	Kustbevakningen	53
3.8.1	Miljöräddningstjänst till sjöss	54
3.8.2	Gränskontrollverksamhet.....	55
3.8.3	Kontrollverksamhet	55
3.8.4	Internationellt samarbete.....	56
3.8.5	Civil sjöinformation.....	57
3.9	Myndigheten för civilt försvar.....	58
3.9.1	Beredskapssektorn Räddningstjänst och skydd av civilbefolkningen	60
3.9.2	Utbildning	60
3.9.3	Myndigheten för civilt försvars utvecklingsarbete.....	61
3.9.4	Brandbekämpning	61
3.10	Försvarsmakten	62
3.11	Polismyndigheten.....	63
3.12	Transportstyrelsen.....	65

3.13	Sjöräddningssällskapet SSRS	66
3.14	Räddningstjänst i Sverige.....	67
3.14.1	Statlig räddningstjänst.....	67
3.14.2	Kommunal räddningstjänst.....	68
3.14.3	Regionens verksamhet inom sjukvård som inte faller inom räddningstjänst.....	68
3.14.4	SOS Alarm	70
3.15	Avtal.....	70
3.16	Sjö- och flygräddningstjänstens kostnader och finansiering	71
3.17	Omvärldsläget	74
3.18	Den samlade helikopterverksamheten i staten.....	78
3.19	Ansaret för sjö- och flygräddningstjänst i andra länder	80
4	Så kan sjö- och flygräddningstjänsten stärkas.....	84
4.1	En stabil finansiering är en förutsättning för en stärkt sjö- och flygräddningstjänst	85
4.2	Utvecklingen av sjö- och flygräddningstjänsten står inför stora utmaningar	88
4.3	En effektiv tillsyn och uppföljning är viktigt för en stärkt sjö- och flygräddningstjänst	94
4.4	Samverkan är avgörande för en effektiv räddningstjänst.....	95
4.4.1	Larmhantering och informationsdelning behöver bli bättre.....	98
4.4.2	En samorganiserad räddningsledning för sjö- och flygräddningstjänsten och miljöräddningstjänst till sjöss stärker räddningstjänsten	102
4.4.3	Samlokalisering är en styrka.....	105
4.4.4	En stärkt ledningsförmåga för rätt resurser i rätt tid.....	107
4.4.5	Skadeplatsnära ledning och rollen som OSC på händelseplatsen behöver stärkas	110

4.5	Utbildning och övning är centrala för en väl fungerande räddningsverksamhet.....	114
4.6	Räddningshelikoptrarnas utnyttjande kan öka genom åtgärder på strategisk nivå.....	119
4.6.1	Flygadministrationen kan effektiviseras och underhållsverksamheten utökas	125
4.7	Omvärldsläget ställer högre krav på sjö- och flygräddningstjänsten	127
4.8	Försvarsmaktens behov ökar	131
4.9	Frivillighet i statlig räddningstjänst är av avgörande betydelse.....	133
4.10	Utredningens samlade överväganden och bedömningar – det krävs ett omfattande utvecklingsarbete för att stärka sjö- och flygräddningstjänsten.....	135
5	Vilken statlig myndighet med räddningstjänstuppgifter har bäst förutsättningar för att ansvara för och effektivt leda sjö- och flygräddningstjänsten?.....	137
5.1	Sjöfartsverkets ansvar utmanas av utvecklingsbehov och omvärldsläget	137
5.2	Kustbevakningen har bäst förutsättningar för att ansvara för sjö- och flygräddningstjänsten	140
5.3	Myndigheten för civilt försvar har bäst förutsättningar att ansvara för utveckling och tillsyn av sjö- och flygräddningstjänsten	145
5.4	Försvarsmakten och Polismyndigheten har inte de bästa förutsättningarna att ansvara för sjö- och flygräddningstjänsten	150
5.5	Försvarsmakten	150
5.6	Polismyndigheten	152
5.7	Utredningens samlade överväganden och bedömningar....	153

6	Utredningens förslag och bedömningar	155
6.1	Inriktningen på utredningens förslag	155
6.2	Kustbevakningens får ansvar för sjö- och flygräddningstjänsten	156
6.3	Myndigheten för civilt försvar får ansvar för övergripande utveckling och utbildning samt tillsyn av sjö- och flygräddningstjänsten och miljöräddningstjänsten till sjöss.....	161
6.3.1	Övergripande utvecklings- och utbildningsfrågor	161
6.3.2	Tillsynen och föreskriftsrätt	164
6.4	Sjöfartsverket bör ha en fortsatt roll inom sjö- och flygräddningstjänsten	168
6.5	Finansieringen av sjö- och flygräddningstjänsten.....	170
6.6	Sjö- och flygräddningstjänst samt miljöräddningstjänst till sjöss bör inte omfattas av utnyttjandeförordningen	174
6.7	Utnyttjandet av helikopterresursen kan öka.....	176
6.8	Samverkan inom sjö- och flygräddningstjänsten kan utvecklas	177
6.9	Samarbetet med andra länder och organisationer är av avgörande betydelse för en väl fungerande sjö- och flygräddningstjänst	178
6.10	En verksamhetsövergång kräver tid och resurser	178
6.11	En förändrad hemvist och Sjöräddningssällskapet	183
6.12	Områden för vidare utredning	188
6.13	Samlade överväganden och bedömningar	189
7	Konsekvenser av utredningens bedömningar och förslag.....	193
7.1	Konsekvenser för sjö-och flygräddningen	193
7.2	Konsekvenser för Sjöräddningssällskapet	193

7.3	Ekonomiska konsekvenser.....	194
7.4	Jämställdhet	195
7.5	Miljö och klimat m.m.....	195
7.6	Förenlighet med EU-rätten	195
7.7	De transportpolitiska målen	195
Bilaga 1	Uppdrag att utreda hemvisten för huvudmannaskapet för sjö- och flygräddningstjänsten i Sverige.....	197

Sammanfattning

Den 27 juni 2025 fick en utredare i uppdrag att analysera de verksamhetsmässiga och ekonomiska förutsättningarna för att överföra uppgifterna för sjö- och flygräddningstjänst från Sjöfartsverket till någon annan nationell statlig myndighet med räddningstjänst-uppgifter, exempelvis Kustbevakningen eller Myndigheten för samhällsskydd och beredskap numera Myndigheten för civilt försvar. Utredningen ska enligt utredningsdirektivet även analysera vilken nationell statlig myndighet med räddningstjänstuppgifter som har bäst förutsättningar för att ansvara för och effektivt leda sjö- och flygräddningstjänsten. Syftet är enligt uppdraget att den svenska räddningsförmågan till sjöss och i luften sammantaget ska stärkas samt att de helikopterresurser som finns för ändamålet ska kunna nyttjas mer effektivt.

Utredningen ska därutöver bl.a. också analysera och lämna förslag på hur en samordnad räddningsledning, i en gemensam ledningscentral, för sjö- och flygräddningstjänst samt miljöräddningstjänst till sjöss och eventuell annan statlig räddningstjänst bör organiseras. Utredningens direktiv finns som bilaga 1.

Sjö och flygräddningstjänstens organisation idag

Staten ansvarar för sjö- och flygräddningstjänsten i Sverige. Ansvaret för räddningstjänst regleras i lagen (2003:778) om skydd mot olyckor, som anger vilka räddningsinsatser staten respektive kommunerna ska svara för vid olyckor eller vid överhängande fara för olyckor, i syfte att förhindra och begränsa skador på människor, egendom och miljö. Sjö- och flygräddningstjänstens arbetssätt och uppbyggnad styrs även av internationella konventioner.

Sjöfartsverket ansvarar idag för sjö- och flygräddningstjänsten. Utöver Sjöfartsverkets räddningshelikoptrar och flytande farkoster

deltar även fartyg och flygande enheter från Sjöräddningssällskapet, Kustbevakningen, Polisen, Försvarsmakten, kommunal räddningstjänst samt privata fartyg som exempelvis fartyg från handelsflottan i räddningsinsatser. Den operativa samverkan sköts av Sjöfartsverkets Sjö- och Flygräddningscentral, JRCC.

Sjö- och flygräddningstjänstens utmaningar

Sverige har en fungerande sjö- och flygräddningstjänst. Samtidigt finns det flera utmaningar inom dagens sjö- och flygräddningstjänst. Verksamheten har brottats med otillräcklig finansiering, vilket begränsat möjligheterna till utveckling och investeringar i teknisk utrustning. På en organisatorisk nivå är idag sjö- och flygräddningstjänsten skild från övrig räddningstjänst både beträffande finansiering och styrning. Det finns ett stort behov av utveckling inom sjö- och flygräddningstjänsten. Det försämrade omvärldsläget innebär också ökade krav på den svenska sjö- och flygräddningstjänsten.

Tillvägagångssätt

Utredningen har genomförts genom intervjuer med företrädare för Sjöfartsverket, Kustbevakningen, Myndigheten för civilt försvar, Polismyndigheten, Försvarsmakten, Arbetsgivarverket och Statens Haverikommission samt med Sveriges Kommuner och Regioner. Dessutom har uppgifter och statistik inhämtats från bl.a. Transportstyrelsen och SOS alarm. Utredningen har löpande haft dialog och inhämtat synpunkter från Sjöräddningssällskapet m.fl. Utredningen har också tagit del av ett antal utredningar och rapporter rörande sjö- och flygräddningstjänsten. Utredningen omfattar dels en sammanställning och bedömning av vad som framkommit vad beträffar behoven av att utveckla och därmed stärka sjö- och flygräddningstjänsten. Dels en analys av vilken nationell statlig myndighet med räddningstjänstuppgifter som har bäst förutsättningar att ansvara för och effektivt leda sjö- och flygräddningstjänsten. Detta ligger sedan till grund för förslagen rörande vilken hemvist som ger de bästa förutsättningarna att öka förmågan inom sjö- och flygräddningstjänsten.

Utredningens analys

Analysen av sjö- och flygräddningstjänstens olika delar visar att det finns behov av att utveckla denna del av räddningstjänsten. Det handlar bl.a. om tydligare ansvar inom både strategisk planering och vid konkreta räddningsinsatser men även om en effektivare larm- och informationshantering liksom tillgång till bättre lägesbilder. Dessutom finns behov av att förbättra samverkan liksom utbildning och övning men även av skärpt tillsyn samt systematisk uppföljning och utvärdering av insatser. En gemensam räddningsledning för sjö- och flygräddningstjänsten samt miljöräddningstjänst till sjöss skulle också stärka denna del av räddningstjänsten. Ett långsiktigt och samlat utvecklingsarbete liksom en stabil finansiering är viktigt.

Utredningen visar i sin analys att den nationella statliga myndighet med räddningstjänstuppgifter som har bäst förutsättningar för att ansvara för och effektivt leda sjö- och flygräddningstjänsten är Kustbevakningen. Myndigheten bedriver en operativ verksamhet och har bl.a. sjögående och flygande resurser liksom tillgång till lägesbilsinformation som bidrar till att öka förmågan inom sjö- och flygräddningstjänsten. Kustbevakningens miljöräddningstjänstuppgifter till sjöss stärks genom att den får ingå som en del av ett större samlat räddningstjänstuppgifter inom myndigheten. Det innebär att Kustbevakningen blir en stark samlad statlig aktör för sjö- och flygräddningstjänst med betydande resurser till sitt förfogande. Myndigheten för civilt försvar har en viktig roll att fylla för sjö- och flygräddningstjänsten i det att myndigheten har bäst förutsättningar att ansvara för övergripande utveckling och utbildning, samordning och tillsyn inom denna del av räddningstjänsten. Sjö- och flygräddningstjänsten blir därmed också en tydligare del av statens samlade räddningstjänst och samtidigt en tydligare del av det civila försvaret.

Genom att utnyttja Myndighetens för civilt försvar och Kustbevakningens resp. fördelar och samtidigt minska antalet ansvariga myndigheter skapas förutsättningar för en mer samlad och effektivare räddningstjänst som kan bidra till att stärka samordning, utveckling och bli föremål för tydligare styrning och prioritering av sjö- och flygräddningstjänsten. Dessutom renodlas Sjöfartsverkets uppgifter till att i högre grad koncentreras mot handelssjöfarten.

Utnyttjandet av SAR-helikoptrarna kan också förbättras genom att brett och systematiskt utvecklingsarbete på strategisk nivå.

Utredningens förslag

Utredningens bedömningar och förslag är att:

Ansvar och resurser för de operativa delarna av sjö- och flygräddningstjänsten dvs räddningscentralen JRCC, helikopter-verksamheten samt SAR systemledning överförs från Sjöfartsverket till Kustbevakningen

Regeringen föreslås ge Kustbevakningen i uppdrag att skapa en samordnad räddningsledning i JRCC där sjö- och flygräddningstjänst och miljöräddningstjänst till sjöss samlas.

Ansvar och resurser för övergripande utvecklings- och utbildningsfrågor förs över till Myndigheten för civilt försvar. Tillsyn och föreskriftsrätt för sjö- och flygräddningstjänsten men även för miljöräddningstjänst till sjöss görs enhetlig och blir ett samlat ansvar för Myndigheten för civilt försvar. Ansvar för tillsyn för sjö- och flygräddningstjänst, miljöräddningstjänst till sjöss överförs från Transportstyrelsen och Kustbevakningen till Myndigheten för civilt försvar. Föreskriftsrätten för flygräddningstjänsten överförs från Transportstyrelsen till Myndigheten för civilt försvar.

Det införs föreskriftsrätt för sjöräddningstjänsten och för miljöräddningstjänsten till sjöss.

Sjöfartsverkets instruktion ändras så att det framgår att verket ska ha en fortsatt roll inom sjö- och flygräddningstjänst genom att krav ställs på förmåga till sjöräddning och beredskap för och på begäran av räddningsledare delta i sjöräddningstjänst och annan räddningstjänst.

Finansieringen av sjö- och flygräddningstjänsten föreslås även i fortsättningen omfatta farledsavgifter, flygavgifter och vissa andra av-

gifter samt av anslagsmedel från statsbudgeten, som blir föremål för pris- och löneomräkning.

Förordningen (1982:314) om utnyttjande av kustbevakningen inom Försvarsmakten ändras så att det framgår att sjö- och flygräddningstjänst samt miljöräddningstjänst till sjöss inte omfattas av de delar av Kustbevakningen som vid höjd beredskap eller krig kan övergå till Försvarsmakten enligt närmare överenskommelse mellan dessa båda myndigheter.

Dessutom föreslås ändringar av berörda myndigheters instruktioner samt i förordningen (2003:789) om skydd mot olyckor och förordningen (2022:524) om statliga myndigheters beredskap så att det speglar ansvarsförflyttningen.

Den ökade belastningen på statsbudgeten till följd av att sjö- och flygräddningen blir föremål för pris- och löneomräkning föreslås finansieras genom ett permanent indrag på 10 milj. kr av statsbudgetmedlen.

Utredningen bedömer att det finns förutsättningar att förena statens behov av förändring enligt utredningens förslag till hemvistförflyttning och samtidigt säkerställa goda förutsättningar för Sjöräddningssällskapets insatser och verksamhet. Bl.a. bör Sjöräddningssällskapet ges möjlighet att vara samlokaliserade med JRCC och genom ändring av förordningen (1982:314) om utnyttjande av kustbevakningen inom Försvarsmakten undantas sjö- och flygräddningstjänsten samt miljöräddningstjänst till sjöss i syfte att upprätta en räddningstjänst som behåller sin civila status vid höjd beredskap eller krig. Den roll som Myndigheten för civilt försvar föreslås få innebär vidare att Sjöräddningssällskapet har bättre möjligheter att följa upp och bidra i utvecklingsarbetet. Därutöver är det viktigt att frågan om krigsplacering av Sjöräddningssällskapets frivilliga kan lösas liksom att gränsdragningen mellan räddningstjänst och polisiär resp. militär verksamhet kan upprätthållas.

Den föreslagna hemvistförflyttningen innebär enligt utredningens bedömning en långsiktigt och strategiskt viktig förstärkning av sjö-

och flygräddningstjänsten som även får positiva effekter för miljö- räddningstjänsten till sjöss.

Konsekvenser av förslagen

Genom en förändrad hemvist stärks sjö- och flygräddningstjänsten liksom hela den statliga räddningstjänsten och i någon mån även den samlade räddningstjänsten i Sverige. Det gör att Sverige bättre kan möta utvecklingsbehoven och det försämrade omvärldsläget. Kustbevakningen och Myndigheten för civilt försvar får utökade uppdrag samtidigt renodlas Sjöfartsverkets verksamhet.

Utredningens samlade bedömning är att Sjöräddningssällskapet genom förslagen ges goda förutsättningar att fortsätta bedriva och utveckla sin verksamhet. Sjöräddningssällskapets insatser eller roll förändras inte med den föreslagna organisationsförändringen och de kommer att få ökade möjligheter att bidra i arbetet med att stärka och utveckla sjö- och flygräddningstjänsten. Dagens väl fungerande samverkan på händelseplatserna kommer kunna fortsätta som idag.

Konsekvenserna av en hemvistförflyttning är att medel behöver överföras mellan anslag samt ett antal förordningsändringar samt att berörda myndigheter behöver förbereda en hemvistförändring. En förändrad hemvist kräver såväl tillräckliga resurser som tillräckligt med tid. Ca 170–200 anställda berörs. Utredningen bedömer att förslagen inte medför övertalighet.

Den ökade belastningen på statsbudgeten till följd av att sjö- och flygräddningstjänsten blir föremål för pris- och löneomräkning föreslås finansieras genom ett permanent indrag på 10 milj.kr av de tilldelade anslagen.

Samhällsekonomiskt innebär förslagen att sjö- och flygräddningstjänsten stärks vilket ökar räddningsmöjligheterna och därmed minskar samhällets kostnader för olyckor. För kommuner och regioner betyder förslagen om en stärkt sjö- och flygräddningstjänst en stärkt möjlighet till stöd till den kommunala räddningstjänsten samt förbättrade möjligheter till bl.a. sjuktransporter. Dessutom ökar möjligheterna till stöd vid större olyckor. Kommunernas och regionernas ekonomi påverkas inte av utredningens förslag.

1 Författningsförslag

1.1 Förslag till förordning om ändring i förordningen (1982:314) om utnyttjande av Kustbevakningen inom Försvarsmakten

Härigenom föreskrivs att det i förordningen (1982:314) om utnyttjande av Kustbevakningen inom Försvarsmakten ska införas en ny paragraf, 1 kap. 1 b §, av följande lydelse.

1 kap.

1 b §

En sådan överenskommelse som avses i 1 § får inte avse personal och materiel som krävs för att upprätthålla en fungerande räddningstjänst för efterlevnaden av lagen (2003:778) om skydd mot olyckor.

Denna förordning träder i kraft den 1 januari 2028.

1.2 Förslag till förordning om ändring i förordningen (2003:789) om skydd mot olyckor

Härigenom föreskrivs i fråga om förordningen (2003:789) om skydd mot olyckor

dels att 4 kap. 2, 4, 7, 8 och 10 §§ och 5 kap. 1 § ska ha följande lydelse,

dels att det ska införas två nya paragrafer, 5 kap. 2 b § och 2 c §, av följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

4 kap.

2 §¹

Sjöfartsverket ansvarar för flygräddningstjänst.

Kustbevakningen ansvarar för flygräddningstjänst

Bestämmelser om svensk flygräddningstjänst utanför svenskt område finns i 10 kap. 1 § luftfartsförordningen (2010:770).

4 §²

Sjöfartsverket ska upprätta ett program för flygräddningstjänsten. Programmet ska innehålla

Kustbevakningen ska upprätta ett program för flygräddningstjänsten. Programmet ska innehålla

1. uppgifter om vilken förmåga verket har och avser att skaffa sig för att göra räddningsinsatser, och

1. uppgifter om vilken förmåga verket har och avser att skaffa sig för att göra räddningsinsatser, och

2. uppgifter om samverkan med kommuner, statliga myndigheter och berörda organisationer.

2. uppgifter om samverkan med kommuner, statliga myndigheter och berörda organisationer.

Som en del av förmågan ska det anges vilka resurser *verket* har och avser att skaffa sig.

Som en del av förmågan ska det anges vilka resurser *myndigheten* har och avser att skaffa sig.

¹ Senaste lydelse 2010:782.

² Senaste lydelse 2008:1220.

7 §³

Om ett luftfartyg som är registrerat i en annan stat har för-olyckats inom svenskt område, ska *Sjöfartsverket* omedelbart underrätta det konsulat för den staten som är närmast olycksplatsen. Om det inte finns något konsulat i Sverige, ska statens beskickning underrättas.

Om luftfartyget är registrerat hos en internationell organisation, ska underrättelsen lämnas till organisationen.

Om ett luftfartyg som är registrerat i en annan stat har för-olyckats inom svenskt område, ska *Kustbevakningen* omedelbart underrätta det konsulat för den staten som är närmast olycksplatsen. Om det inte finns något konsulat i Sverige, ska statens beskickning underrättas.

8 §

Sjöfartsverket ansvarar för sjöräddningstjänst.

I de delar av havet utanför Sveriges sjöterritorium, där räddningstjänsten enligt internationella överenskommelser ankommer på svenska myndigheter, ska *Sjöfartsverket* ansvara för räddningsinsatser som avses i 4 kap. 3 § lagen (2003:778) om skydd mot olyckor.

Kustbevakningen ansvarar för sjöräddningstjänst.

I de delar av havet utanför Sveriges sjöterritorium, där räddningstjänsten enligt internationella överenskommelser ankommer på svenska myndigheter, ska *Kustbevakningen* ansvara för räddningsinsatser som avses i 4 kap. 3 § lagen (2003:778) om skydd mot olyckor.

10 §⁴

Sjöfartsverket ska upprätta ett program för sjöräddningstjänsten. Programmet ska innehålla

1. uppgifter om vilken förmåga verket har och avser att skaffa sig för att göra räddningsinsatser, och

Kustbevakningen ska upprätta ett program för sjöräddningstjänsten. Programmet ska innehålla

1. uppgifter om vilken förmåga verket har och avser att skaffa sig för att göra räddningsinsatser, och

³ Senaste lydelse 2008:1220.

⁴ Senaste lydelse 2019:1048.

2. uppgifter om samverkan med kommuner, regioner, statliga myndigheter och berörda organisationer.

Som en del av förmågan ska det anges vilka resurser *verket* har och avser att skaffa sig.

2. uppgifter om samverkan med kommuner, regioner, statliga myndigheter och berörda organisationer.

Som en del av förmågan ska det anges vilka resurser *myndigheten* har och avser att skaffa sig.

5 kap.

1 §⁵

I fråga om den statliga räddningstjänsten utövas den centrala tillsynen över efterlevnaden av lagen (2003:778) om skydd mot olyckor och föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen av

1. Polismyndigheten när det gäller fjällräddningstjänsten och efterforskning av försvunna personer i fall som avses i 4 kap. 4 § lagen om skydd mot olyckor,

2. *Transportstyrelsen* när det gäller flygräddningstjänsten och sjöräddningstjänsten,

3. *Kustbevakningen* när det gäller miljöräddningstjänsten till sjöss.

Myndigheten för civilt försvar utövar tillsynen över frågor som rör samordningen mellan den statliga räddningstjänstens olika grenar.

I fråga om den statliga räddningstjänsten utövas den centrala tillsynen över efterlevnaden av lagen (2003:778) om skydd mot olyckor och föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen av

1. Polismyndigheten när det gäller fjällräddningstjänsten och efterforskning av försvunna personer i fall som avses i 4 kap. 4 § lagen om skydd mot olyckor,

2. *Myndigheten för civilt försvar* när det gäller *sjö- och flygräddningstjänsten* samt *miljöräddningstjänsten till sjöss*.

2 b §

Myndigheten för civilt försvar får, efter att ha gett Kustbevakningen tillfälle att yttra sig, meddela ytterligare föreskrifter om sjö- och

⁵ Senaste lydelse 2025:1114.

*flygräddningstjänsten samt
miljöräddningstjänsten till sjöss.*

2 c §

*Myndigheten för civilt försvar får,
efter att ha gett Transportstyrelsen
tillfälle att yttra sig, meddela ytter-
ligare föreskrifter om flygrädd-
ningstjänsten.*

Denna förordning träder i kraft den 1 januari 2028.

1.3 Förslag till förordning om ändring i förordningen (2007:1161) med instruktion för Sjöfartsverket

Häriigenom föreskrivs i fråga om förordningen (2007:1161) med instruktion för Sjöfartsverket

dels att 2 § ska ha följande lydelse,

dels att det ska införas en ny paragraf 22 b §, av följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

2 §¹

Sjöfartsverkets huvuduppgifter är att

1. tillhandahålla lotsning,

2. i egenskap av infrastrukturhållare för farleder svara för farledshållning och vid behov inrätta nya farleder,

3. tillhandahålla sjöräddnings- och flygräddningstjänst samt vid livshotande situationer där omedelbar transport är avgörande för behandlingen av skadade eller sjuka personer, utföra transporter med helikopter på begäran av sjukvårdshuvudman, om verkets resurser är lämpliga för uppgiften och det kan ske utan allvarligt hinder mot dess ordinarie verksamhet eller dess medverkan enligt lagen (2003:778) om skydd mot olyckor,

4. svara för isbrytning,

5. verka inom sitt ansvarsområde för att sjöfartens påverkan på miljön minimeras,

6. svara för sjögeografisk information inom Sjöfartsverkets ansvarsområde (sjökartläggning),

7. svara för samordning av sjögeografisk information inom Sverige,

8. redovisa och dokumentera Sveriges gränser till havs samt svara för skötsel och tillsyn av dessa gränzers utmärkning,

3. ha beredskap för och på begäran av räddningsledare delta i sjöräddningstjänst och annan räddningstjänst och därigenom bidra till ökad sjösäkerhet, att människoliv kan räddas, att personskador begränsas och att konsekvenserna för egendom och miljö minskas,

¹ Senaste lydelse 2025:511.

9. årligen bistå Trafikanalys i dess uppdrag att till regeringen redovisa en uppföljning av de transportpolitiska målen,
10. planlägga, samordna och genomföra kultur- och fritidsverksamhet för sjöfolk i enlighet med bestämmelserna i 2006 års sjöarbetskonvention,
11. som VTS-utförare i Sverige tillhandahålla sjötrafiktjänst (VTS) och sjötrafikrapporteringssystem (SRS) i enlighet med internationella sjöfartsorganisationens resolution A.1158(32),
12. vara för övervakning och för att alla nödvändiga och lämpliga åtgärder vidtas för att se till att fartyg deltar i och följer reglerna för Sveriges sjötrafiktjänst (VTS), sjötrafikrapporteringssystem (SRS) och trafiksepareringssystem (TSS),
13. tillhandahålla ett nationellt system för maritim information (Safe Sea Net Sweden) och se till att detta system svarar mot Europeiska unionens system för informationsutbyte inom sjöfarten (Safe Sea Net) enligt Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/59/EG av den 27 juni 2002 om inrättande av ett övervaknings- och informationssystem för sjötrafik inom gemenskapen och om upphävande av rådets direktiv 93/75/EEG, i lydelsen enligt kommissionens direktiv 2014/100/EU,
14. svara för att alla nödvändiga och lämpliga åtgärder vidtas för att se till att fartyg anmäler sig och lämnar de uppgifter i det nationella systemet för maritim information som följer av Transportstyrelsens föreskrifter,
15. svara för incidentrapportering under hela dygnet och i övrigt utföra de uppgifter som anges i artikel 21 i direktiv 2002/59/EG, i den ursprungliga lydelsen,
16. vara Sveriges nationella kontaktpunkt för sjöfart och nationella samordnare enligt artiklarna 5 och 18 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2019/1239 av den 20 juni 2019 om inrättande av en europeisk kontaktpunkt för sjöfart och om upphävande av direktiv 2010/65/EU, i den ursprungliga lydelsen, och
17. tillhandahålla automatiskt fartygsidentifikationssystem (AIS).

22b §

Sjöfartsverket kan från sina farledsavgifter överföra kostnader för sjöräddningstjänst till Kustbevakningen

Denna förordning träder i kraft den 1 januari 2028.

1.4 Förslag till förordning om ändring i förordningen (2008:1002) med instruktion för Myndigheten för civilt försvar

Härigenom föreskrivs att 1 b och 1 c §§ förordningen (2008:1002) med instruktion för Myndigheten för civilt försvar ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

1 b §¹

Myndigheten ska

1. utveckla och stödja samhällets beredskap mot olyckor och kriser och vara pådrivande i arbetet med förebyggande och sårbarhetsreducerande åtgärder,

2. arbeta med och verka för samordning mellan myndigheter och andra berörda aktörer för att förebygga och hantera olyckor och kriser,

3. bidra till att minska konsekvenser av olyckor och kriser,

4. samordna kommunerna på nationell nivå och stödja dem med råd och information i deras verksamhet enligt lagen (2003:778) om skydd mot olyckor samt utföra tillsyn enligt samma lag, och

5. följa upp och utvärdera samhällets arbete med krisberedskap.

4. samordna kommunerna på nationell nivå och stödja dem med råd och information i deras verksamhet enligt lagen (2003:778) om skydd mot olyckor samt utföra tillsyn enligt samma lag,

5. följa upp och utvärdera samhällets arbete med krisberedskap, och

6. stödja och utvärdera sjö- och flygräddningstjänsten samt miljöräddningstjänsten till sjöss samt med råd och information stödja berörda myndigheters verksamhet enligt lagen (2003:778) om skydd mot olyckor samt utföra tillsyn enligt samma lag.

¹ Senaste lydelse 2026:7.

1 c §²

Myndigheten ska se till att utbildning och övningar kommer till stånd inom *civilt försvar och inom myndighetens övriga ansvarsområden*.

Myndigheten ska se till att utbildning och övningar kommer till stånd inom

1. *sjö- och flygräddningstjänst samt miljöräddningstjänst till sjöss enligt lagen (2003:778) om skydd mot olyckor, och*

2. *civilt försvar och inom myndighetens övriga ansvarsområden.*

Denna förordning träder i kraft den 1 januari 2028.

² Senaste lydelse 2026:7.

1.5 Förslag till förordning om ändring i förordning (2008:1300) med instruktion för Transportstyrelsen

Härigenom föreskrivs att 6 § i förordningen (2008:1300) med instruktion för Transportstyrelsen ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

6 §¹

Transportstyrelsen har ansvar för regelgivning, tillståndsgivning och tillsyn för flygtrafiktjänster för civil och militär luftfart. Ansvaret gäller dock inte för flygbriefingtjänst, flygvädertjänst eller kommunikations-, navigations- eller övervakningstjänster för militär luftfart.

Transportstyrelsen ska, när det gäller flygtrafiktjänster som berör militär luftfart, träffa en överenskommelse med Försvarsmakten om den praktiska tillämpningen av ansvaret.

Transportstyrelsen ska bistå Myndigheten för civilt försvar vid framtagande av ytterligare föreskrifter av flygräddningstjänst för efterlevnaden av lagen (2003:778) om skydd mot olyckor.

Denna förordning träder i kraft den 1 januari 2028.

¹ Senaste lydelse 2021:235.

1.6 Förslag till förordning om ändring i luftfartsförordningen (2010:770)

Härigenom föreskrivs att luftfartsförordningen (2010:770)¹

dels att 6 kap. 10 § samt 10 kap. 1 och 6 §§ ska ha följande lydelse,

dels att 10 kap. 7 § ska upphöra att gälla.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

6 kap.

10 §²

Transportstyrelsen får meddela föreskrifter om uppgifter, omfattning och utformning när det gäller flygledningstjänst, flygbriefingtjänst, flygvädertjänst, kommunikations-, navigations- och övervakningstjänster *samt flygräddningstjänst* och de flygsäkerhetsföreskrifter för verksamheten som behövs. Föreskrifterna ska i förekommande fall meddelas efter att ha hört Försvarmakten, efter att ha hört Sveriges meteorologiska och hydrologiska institut när det gäller flygvädertjänst *och efter att ha hört Sjöfartsverket när det gäller flygräddningstjänst*.

Transportstyrelsen får meddela föreskrifter om uppgifter, omfattning och utformning när det gäller flygledningstjänst, flygbriefingtjänst, flygvädertjänst, kommunikations-, navigations- och övervakningstjänster och de flygsäkerhetsföreskrifter för verksamheten som behövs. Föreskrifterna ska i förekommande fall meddelas efter att ha hört Försvarmakten *och Kustbevakningen*, efter att ha hört Sveriges meteorologiska och hydrologiska institut när det gäller flygvädertjänst.

¹ Senaste lydelse av 10 kap. 7 § 2025:1070.

² Senaste lydelse (2021:236).

10 kap.

1 §

Bestämmelser om flygräddningstjänst inom svenskt område finns i lagen (2003:778) om skydd mot olyckor och förordningen (2003:789) om skydd mot olyckor.

Utanför svenskt område ska *Sjöfartsverket* eller den som *verket* utser leda flygräddningstjänsten över de delar av havet där flygräddningstjänsten är en uppgift för svenska myndigheter.

Utanför svenskt område ska *Kustbevakningen* eller den som *myndigheten* utser leda flygräddningstjänsten över de delar av havet där flygräddningstjänsten är en uppgift för svenska myndigheter.

Flygräddningstjänsten får inte begränsas på grundval av luftfartygets nationalitet eller nationaliteten hos de ombordvarande.

6 §

Föreskrifterna i 7 kap. 4 § lagen (2003:778) om skydd mot olyckor om ersättning av staten för medverkan i räddningstjänst gäller i fråga om sådan flygräddningstjänst utanför svenskt område som leds av *Sjöfartsverket* eller den som *verket* utser.

Föreskrifterna i 7 kap. 4 § lagen (2003:778) om skydd mot olyckor om ersättning av staten för medverkan i räddningstjänst gäller i fråga om sådan flygräddningstjänst utanför svenskt område som leds av *Kustbevakningen* eller den som *myndigheten* utser.

Denna förordning träder i kraft den 1 januari 2028.

1.7 Förslag till förordning om ändring i förordningen (2019:84) med instruktion för Kustbevakningen

Härigenom föreskrivs att i fråga om förordningen (2019:84) med instruktion för Kustbevakningen

dels att 11 § och rubriken närmast före 11 § ska upphöra att gälla,

dels att 4 och 16 §§ ska ha följande lydelse.

dels att det ska införas en ny paragraf 29 §, av följande lydelse

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

4 §

Kustbevakningen ska tillhandahålla sjös- och flygräddningstjänst samt vid livshotande situationer där omedelbar transport är avgörande för behandlingen av skadade eller sjuka personer, utföra transporter med helikopter på begäran av sjukvårdshuvudman, om verkets resurser är lämpliga för uppgiften och det kan ske utan allvarligt hinder mot dess ordinarie verksamhet eller dess medverkan enligt lagen (2003:778) om skydd mot olyckor.

Kustbevakningen ska ansvara för miljöräddningstjänst till sjöss i syfte att begränsa konsekvenserna av olyckor och utsläpp.

Kustbevakningen ska även ansvara för miljöräddningstjänst till sjöss i syfte att begränsa konsekvenserna av olyckor och utsläpp.

16 §

Kustbevakningen ska medverka i internationella samarbeten för att utveckla gränskontroll, brotts-bekämpning till sjöss,

Kustbevakningen ska medverka i internationella samarbeten för att utveckla gränskontroll, brotts-bekämpning till sjöss, annan sjöövervakning samt sjö-,

annan sjöövervakning och och flygräddningstjänst samt miljöräddningstjänst till sjöss. miljöräddnings-tjänst till sjöss.

Kustbevakningen ska vidare samverka med andra myndigheter för att främja svenskt deltagande i internationella samarbeten inom sitt verksamhetsområde.

Kustbevakningen ska, innan den fattar ett beslut om deltagande i internationella insatser och övningar som kan försämra myndighetens förmåga att utföra nationella uppgifter eller som kan medföra ekonomiska konsekvenser för myndigheten, informera Regeringskansliet (Justitiedepartementet) om sådana konsekvenser, samt om de åtgärder som myndigheten avser att vidta med anledning av dessa.

29 §

Kustbevakningen får bedriva tjänsteexport som är direkt kopplad till myndighetens verksamhetsområde och som ligger inom ramen för det uppdrag som anges i denna instruktion, en annan förordning eller ett beslut som regeringen fattat.

De sammanlagda intäkterna från myndighetens hela tjänsteexport får motsvara högst tjugo procent av myndighetens totala förvaltningskostnader.

Denna förordning träder i kraft den 1 januari 2028.

1.8 Förordning om ändring i förordning (2022:511) om elektronisk kommunikation

Härigenom föreskrivs i fråga om förordning (2022:511) om elektronisk kommunikation att 3 kap. 3 och 22 §§ ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

3 kap.

3§¹

Undantag enligt 3 kap. 10 § första stycket 3 lagen (2022:482) om elektronisk kommunikation gäller för radioanvändning som behövs för verksamhet som bedrivs i syfte att tillgodose allmän ordning, säkerhet eller hälsa, om verksamheten bedrivs av

1. Försvarsmakten, Kriminalvården, Kustbevakningen, Myndigheten för civilt försvar, Polismyndigheten, Säkerhetspolisen eller Tullverket,

2. regeringen, Regeringskansliet och de myndigheter som anges i bilaga 1 till förordningen (2022:524) om statliga myndigheters beredskap, när det gäller fredstida krishantering,

3. en kommun eller region enligt lagen (2006:544) om kommuners och regioners åtgärder inför och vid extraordinära händelser i fredstid och höjd beredskap,

4. en kommun, en länsstyrelse, Sjöfartsverket eller Transportstyrelsen, när det gäller räddningstjänst enligt lagen (2003:778) om skydd mot olyckor,

4. en kommun, en länsstyrelse, Kustbevakningen eller Transportstyrelsen, när det gäller räddningstjänst enligt lagen (2003:778) om skydd mot olyckor,

5. den som äger eller utövar farlig verksamhet på en anläggning och som enligt beslut av länsstyrelsen enligt 2 kap. 3 § förordningen (2003:789) om skydd mot olyckor är skyldig att i skäligen omfattning hålla eller bekosta beredskap med personal och egendom och i övrigt

¹ Senaste lydelse 2025:1160.

vidta nödvändiga åtgärder för att hindra eller begränsa allvarliga skador på människor eller miljön,

6. Strålsäkerhetsmyndigheten, när det gäller rådgivning enligt förordningen (2003:789) om skydd mot olyckor,

7. en kommun eller region, när det gäller akutsjukvård och katastrofmedicinsk beredskap enligt hälso- och sjukvårdslagen (2017:30),

8. ett alarmeringsföretag i verksamhet där myndigheter bistås med stöd av lagen (1981:1104) om verksamheten hos vissa regionala alarmeringscentraler,

9. en koncessionshavare eller elleverantör enligt ellagen (1997:857), när det gäller verksamhet som är av omedelbar betydelse för att upprätthålla elöverföringen, och

10. den som enligt radio- och tv-lagen (2010:696) eller tillståndsvillkor som meddelats med stöd av den lagen är skyldig att kostnadsfritt sända meddelanden enligt lagen (2023:407) om viktigt meddelande till allmänheten eller, om en myndighet begär det, andra meddelanden som är av vikt för allmänheten.

22 §

Post- och telestyrelsen ska på begäran av Sjöfartsverket lämna ut de person- och fartygsuppgifter ur tillstånd att använda radiosändare som behövs för att *Sjöfartsverket* ska kunna fullgöra flyg- och sjöräddningstjänst enligt lagen (2003:778) om skydd mot olyckor och förordningen (2003:789) om skydd mot olyckor.

Post- och telestyrelsen ska på begäran av Sjöfartsverket lämna ut de person- och fartygsuppgifter ur tillstånd att använda radiosändare som behövs för att *Kustbevakningen* ska kunna fullgöra *sjö- och flygräddningstjänst* enligt lagen (2003:778) om skydd mot olyckor och förordningen (2003:789) om skydd mot olyckor.,

Denna förordning träder i kraft den 1 januari 2028.

1.9 Förslag till förordning om ändring i förordning (2022:524) om statliga myndigheters beredskap

Härigenom föreskrivs i fråga om förordningen (2022:524) om statliga myndigheters beredskap att 27 § och bilaga 2 ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

27 §¹

Myndigheten för civilt försvar får meddela närmare föreskrifter om

1. risk- och sårbarhetsanalyser enligt 7 § och risk- och sårbarhetsbedömningar enligt 17 och 19 §§,

2. it-incidentrapportering enligt 14 § efter att ha gett Polismyndigheten, Säkerhetspolisen och Försvarmakten tillfälle att yttra sig,

3. beredskapsmyndigheternas informationsskyldighet enligt 22 § andra stycket,

4. uppgifter inför höjd beredskap enligt 10 och 11 §§ utom i fråga om Kustbevakningen, Försvarets materielverk, Försvarets radioanstalt, Totalförsvarets forskningsinstitut, Fortifikationsverket och Förvarshögskolan, och

5. uppgifter inför och vid höjd beredskap enligt 20 § 10 och 11 samt 21 § utom i fråga om Kustbevakningen.

4. uppgifter inför höjd beredskap enligt 10 och 11 §§ utom i fråga om Kustbevakningen *i annat än räddningstjänst*, Försvarets materielverk, Försvarets radioanstalt, Totalförsvarets forskningsinstitut, Fortifikationsverket och Förvarshögskolan, och

5. uppgifter inför och vid höjd beredskap enligt 20 § 10 och 11 samt 21 § utom i fråga om Kustbevakningen *i annat än räddningstjänst*.

Denna förordning träder i kraft den 1 januari 2028.

¹ Senaste lydelse 2025:1161.

Bilaga 2¹

Förteckning över beredskapssektorernas indelning

<i>Beredskapssektor</i>	<i>Sektorsansvarig myndighet.</i>	<i>Övriga myndigheter Som ingår i beredskapssektorn</i>
-------------------------	-----------------------------------	---

Nuvarande lydelse

Räddningstjänst och skydd av civilbefolkningen	Myndigheten för civilt försvar	Kustbevakningen Länsstyrelserna Polismyndigheten <i>Sjöfartsverket</i> Strålsäkerhetsmyndigheten Sveriges meteorologiska och Hydrologiska institut
--	--------------------------------	---

Föreslagen lydelse

Räddningstjänst och skydd av civilbefolkningen	Myndigheten för civilt försvar	Kustbevakningen Länsstyrelserna Polismyndigheten Strålsäkerhetsmyndigheten Sveriges meteorologiska och Hydrologiska institut
--	--------------------------------	--

¹ Senaste lydelse 2026:8

2 Uppdraget och dess genomförande

2.1 Uppdraget

Den 27 juni 2025 fick en utredare i uppdrag att analysera de verksamhetsmässiga och ekonomiska förutsättningarna för att överföra uppgifterna för sjö- och flygräddningstjänst från Sjöfartsverket till någon annan nationell statlig myndighet med räddningstjänst-uppgifter, exempelvis Kustbevakningen eller Myndigheten för samhällsskydd och beredskap numera Myndigheten för civilt försvar. Utredningen ska enligt direktivet analysera vilken nationell statlig myndighet med räddningstjänst-uppgifter som har bäst förutsättningar för att ansvara för och effektivt leda sjö- och flygräddningstjänsten. Syftet är enligt uppdraget att den svenska räddningsförmågan till sjöss och i luften sammantaget ska stärkas samt att de helikopterresurser som finns för ändamålet ska kunna nyttjas mer effektivt. Utredningen ska bl.a. också analysera och lämna förslag på hur en samordnad räddningsledning, i en gemensam ledningscentral, för sjö- och flygräddningstjänst samt miljöräddningstjänst till sjöss och eventuell annan statlig räddningstjänst bör organiseras. Utredningens direktiv finns som bilaga 1.

2.2 Utredningens genomförande

Utredningen har genomförts genom intervjuer med företrädare för Sjöfartsverket, Kustbevakningen, Myndigheten för civilt försvar, Polismyndigheten, Försvarsmakten, Arbetsgivarverket och Statens Haverikommission samt med Sveriges Kommuner och Regioner. Dessutom har uppgifter och statistik inhämtats från bl.a. Transport-

styrelsen och SOS Alarm. Utredningen har även löpande haft dialog och inhämtat synpunkter från Sjöräddningssällskapet. Utredningen har också tagit del av ett antal utredningar och rapporter rörande sjö- och flygräddning. Utredningen har även genomfört en hearing med nämnda aktörer.

3 Sjö- och flygräddningstjänsten i Sverige idag

I detta kapitel presenteras en samlad bild av sjö- och flygräddningstjänsten. För att få en fullständig bild men även överblick över sjö- och flygräddningstjänsten finns därför i detta kapitel en utförlig beskrivning av denna del av svensk räddningstjänst och i vilket bredare sammanhang den ingår. Kapitlet inleds med en beskrivning av Sjöfartsverkets ansvar och organisation. Därefter redogörs för samverkan med andra aktörer och verksamhetens omfattning dvs. vilka områden som sjö- och flygräddningstjänsten täcker samt antal ärenden m.m. Därefter följer en redovisning av antalet sjö- och flygolyckor och det rättsliga ramverket för sjö- och flygräddningstjänsten. Vidare presenteras de centrala aktörernas uppgifter och roller på området; Kustbevakningen, Myndigheten för civilt försvar, Polismyndigheten, Försvarsmakten samt Sjöräddningssällskapet. Vidare beskrivs översiktligt övrig räddningstjänst i Sverige eftersom ansvaret för räddningstjänst i Sverige samspelar på olika sätt. Därpå följer en kort redogörelse över de nationella och internationella avtal som spelar en viktig roll inom sjö- och flygräddningstjänsten. Vidare ges en bild av verksamhetens kostnader och finansiering, vilket är viktigt eftersom finansieringen har varit en stor utmaning. I kapitlet ingår också en redovisning av omvärldsläget och dess betydelse för sjö- och flygräddningstjänsten. Slutligen presenteras även vad höjd beredskap och krig betyder för sjö- och flygräddningstjänsten samt en beskrivning av den samlade helikopterverksamheten i staten samt av hur ansvaret för sjö- och flygräddningstjänsten är organiserad i några andra länder i Sveriges närområde. Beskrivningarna i detta kapitel är relativt omfattande i syfte att underlätta förståelsen av utredningens analys och förslag.

3.1 Sjöfartsverkets ansvar för sjö- och flygräddningstjänsten

Sjöfartsverket har sedan länge haft ansvaret för sjö- och flygräddningstjänsten. Grunden lades redan under 1950-talet. Sedan helikopterverksamheten fördes över till Sjöfartsverket för ca 15 år sedan har verksamheten inte i grunden förändrats även om helikopterflottan bytts ut och utveckling inom vissa områden har genomförts. I detta avsnitt följer en beskrivning av sjö- och flygräddningstjänstens organisation och resurser inom Sjöfartsverket så som det ser ut idag.

I Sjöfartsverkets ansvar för sjö- och flygräddningstjänst i Sverige ingår att lokalisera och undsätta personer som befinner sig i sjönöd. Det omfattar också sjuktransporter från fartyg inom svenskt sjöterritorium och inom Sveriges ekonomiska zon samt Vänern, Vättern och Mälaren. Vidare ingår även att lokalisera luftfartyg vid inträffat eller befarat haveri, eller då fara hotar lufttrafiken inom hela Sveriges land- och sjöterritorium samt Vänern, Vättern och Mälaren. Sjöfartsverket ansvarar inte för vård av nödställda utan uppgiften inbegriper transport av sjuka och skadade från fartyg. Sjöfartsverket bistår ibland i både fjällräddning och kommunal räddningstjänst vid både mindre och större olyckor.

Ansvaret för sjö- och flygräddningstjänst inom Sjöfartsverket ligger på Sjö- och flygräddningsavdelningen, som har ungefär 170 medarbetare. Sjöfartsverkets gemensamma funktioner finns huvudsakligen i Norrköping. Policy- och myndighetsärenden samt operativa frågor hanteras inom avdelningen som är baserad i Göteborg men med vissa funktioner i andra delar av landet. Avdelningens organisation har en ledande funktion för verksamheten och omfattar flera enheter vilka är: SAR systemledning som från 1 mars 2026 är uppdelat i två enheter SAR strategisk styrning och SAR stöd & utbildning, samt Sjö- och flygräddningscentralen (Joint Rescue Co-ordination Centre, JRCC) och Helikopterenheten för den luftburna sjö- och flygräddningstjänsten.

3.1.1 SAR systemledning

SAR systemledning inom Sjöfartsverket utgör den funktion som skapar förutsättningar för att svensk sjö- och flygräddningstjänst bedrivs i enlighet med internationella åtaganden och nationell lagstiftning. Systemledningens syfte är att skapa förutsättningar för att bedriva verksamheten på kort och lång sikt genom att bl.a. ställa upp krav och målsättningar liksom att organisera utbildningar. Enheten utgör ledningsstöd inom avdelningen och ansvarar även för en långsiktig tillgång till SAR-resurser samt strategisk samverkan och fungerar som den sammanhållande länken mellan operativ räddningsverksamhet, nationella aktörer, internationella samarbeten och övergripande myndighetsstyrning. Enheten leder eller deltar i nationella samverkansforum och arbetsgrupper och ansvarar även för internationell samverkan med angränsande stater och medverkar i internationella, nationella och regionala övningar. I enlighet med tecknade avtal för sjö- och flygräddningstjänst medverkar Sjöfartsverket vid planering och genomförande av övningar med grannländerna. Enheten utvärderar även räddningsinsatser av särskilt intresse och sammanställer årlig statistik över utförda sjö- och flygräddningsärenden. Dessutom bedrivs ett utvecklingsarbete i syfte att bidra till en stärkt förmåga att hantera större fartygsolyckor och komplexa händelser. För att möta framtida behov och det förändrade säkerhetsläget i Östersjöområdet bedriver SAR systemledning även ett utvecklingsarbete som omfattar integration av SAR i totalförsvarsplaneringen dvs att säkerställa att SAR-verksamheten kan bedrivas även vid höjd beredskap och ytterst i krig.

Sjöfartsverket erbjuder flera olika sjö- och flygräddningsutbildningar och det är SAR stöd & utbildning som ansvarar för utbildningarna. En del av utbildningarna genomförs på Arkö sjö- och flygräddningsskola som är belägen utanför Norrköping. Där genomförs grundutbildningen Basic-SAR som är en grundläggande sjö- och flygräddningsutbildning i metoder och handhavande av utrustning för efterforskning och räddning. Målgruppen för Basic-SAR är alla resurser som ingår i SAR-systemet och som deltar vid räddningsinsatserna. Utbildningen inriktar sig i första hand mot den egna personalen samt för de deltagarorganisationer som inte har en egen utbildning. På Arkö erbjuds även Advanced-SAR som är en fortsättningskurs som riktar sig till befälhavaren på räddnings-

enheterna och det är bara Sjöfartsverket som erbjuder denna utbildning. Sjöfartsverket har en långsiktig planering för att öka utbudet av Advanced-SAR för att möta den högre efterfrågan. Vid anläggningen på Arkö genomförs också olika test- och utvecklingsprojekt. Även andra utbildningar såsom Maritime Incident Response Group (MIRG) vilket är en specialutbildning för räddningspersonal, genomförs på Arkö. MIRG är en specialutbildad räddningsstyrka som används vid olyckor till sjöss, främst bränder eller kemikalieutsläpp ombord på fartyg. Styrkan består av brandmän från kommunala räddningstjänsten som är specialutbildade för rökdykning, kemdykning och livräddande insatser ombord på fartyg till sjöss. Utbildning till s.k. On-Scene Coordinator SAR-OSC genomförs i Sjöfartsverkets simulator i Göteborg och riktar sig främst mot erfarna befälhavare inom sjöräddningssystemet och befäl på till exempel passagerarfartyg. Sjöfartsverket bedriver en intern grundutbildning för räddningsledare som är kravställd av Transportstyrelsen vilken omfattar olika behörigheter; biträdande räddningsledare, räddningsledare samt assisterande räddningsledare. För att rekryteras som blivande sjöräddningsledare krävs sjökaptensexamen medan flygräddningsledarna rekryteras bland flygledare, flygledarassistenter, briefing officers, piloter, militära flygstridsledare eller från besättningar inom flygande räddningsenheter.

Det sker återkommande uppföljning av händelser och utvärderingar av erfarenheter från olika händelser kopplade till sjö- och flygräddningstjänsten, inte minst genom After Action Review, AAR. Sjöfartsverket har en samverkansgrupp: Centrala samrådsgruppen (CSSF), där övergripande policy-, utbildnings- utvecklings- och samordningsfrågor diskuteras. Dessutom diskuteras internationella övningar samt erfarenheter från konkreta sjö- och flygräddningsärenden. De myndigheter, organisationer och funktioner som ingår i CSSF utöver Sjöfartsverket är Sjøräddningssällskapet, Kustbevakningen, Försvarmakten, Polismyndigheten, Myndigheten för civilt försvar, Socialstyrelsen, handelssjöfarten, SOS Alarm, samt Sveriges Kommuner och Regioner.

3.1.2 Sjö- och flygräddningscentralen JRCC

Sjöfartsverkets nationella Sjö- och flygräddningscentral (JRCC) är bemannad dygnet runt för att omedelbart kunna ta emot larm, besluta om en insats, samordna resurser och leda sjö- och flygräddningsinsatser. Sjö- och flygräddningsinsatserna leds och koordineras av en räddningsledare. Larmen inkommer via SOS Alarm, telefon, VHF-radio eller via satellit. Räddningsledaren är ansvarig för att bedöma larmen och fatta beslut om att inleda räddningsinsats och med stöd i lag har räddningsledaren tillgång till en stor mängd olika resurser. Utifrån tillgängliga resurser larmas de ut som anses bäst lämpade både i förhållande till geografisk placering och typ av larm. På JRCC tjänstgör enhetschef, driftchefer, räddningsledare samt administratör och den totala bemanningen uppgår till 38 personer, varav 36 personer arbetar som räddningsledare. JRCC är idag samlokaliserad med Försvarsmakten och Kustbevakningen, vilket möjliggör snabb personalförstärkning, resursinventering samt extra teknik om behov uppstår. Samarbetet är även utvecklat med andra myndigheter och organisationer, inte minst Sjöräddningssällskapet och kommunal räddningstjänst. JRCC kan vid behov också knyta till sig experter inom annan räddningstjänst. I dag finns en automatisk ärendeöverföring mellan SOS Alarm och JRCC, vilket innebär att position och annan information omedelbart blir tillgänglig för JRCC. Både Kustbevakningen och Försvarsmakten har information och underrättelser som kan vara av stor betydelse för JRCCs arbete. Räddningscentralen är belägen i Göteborg och JRCC ansvarar även för att bibehålla samt utveckla operativ samverkan med de resurser som ingår i sjö- och flygräddningstjänsten.

Sjöfartsverket har mål för larm och uttryckningar som innebär att minst 90% av sjöräddningsuppdragen ska kunna rädda nödställd i nationellt vatten inom 60 minuter och 90 minuter i internationellt vatten efter att enhet larmats och position är känd. För flygräddningsuppdragen är målsättningen att saknat luftfartyg i 90% av fallen ska vara lokaliserat inom Sveriges ekonomiska zon inom 90 minuter om det finns aktiverad nödsändare. I det fall aktiverad nödsändare saknas ska saknat luftfartyg vara lokaliserat inom 24 timmar.

3.1.3 Sjöfartsverkets räddningshelikoptrar och fartyg

Sjöfartsverket ansvarar för att det finns räddningshelikoptrar för statlig sjö- och flygräddning. Helikopterverksamheten är en organisation som består av flera delar. Den kan delas upp i helikoptrarna och utrustning, helikopterbesättningar, underhåll, och helikopterbaser.

Det finns idag totalt sju SAR-helikoptrar varav fem är i kontinuerlig drift och i ständig beredskap, en i reserv och en genomgår underhåll. Räddningshelikoptrarna är av modellen AW139, vilket är en s.k. medeltung helikopter. Helikoptrar och dess besättningar utgår från baserna i Umeå, Norrtälje, Kristianstad, Visby och Göteborg. Sjöfartsverkets helikopterbesättningar är anställda av myndigheten och en besättning består av fyra personer; två piloter, en vinschoperatör och en ytbärgare. Helikopterverksamheten är civil och rekrytering av personal sker både internt och externt.

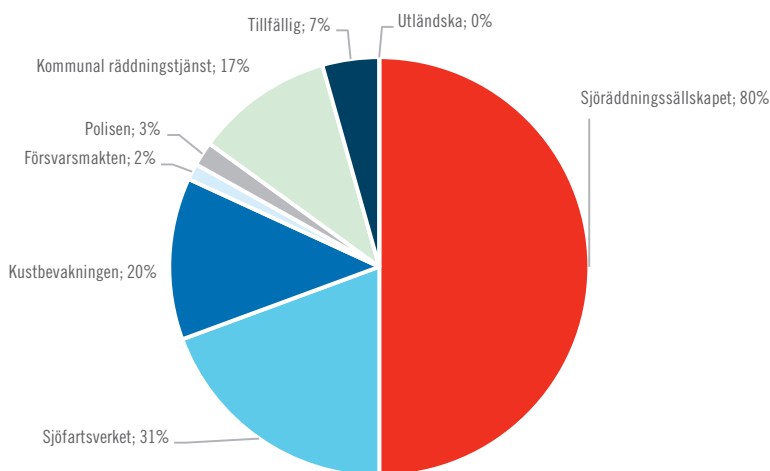
Underhållsverksamheten genomförs idag av SMA Maintenance AB som är ett helägt dotterbolag till Sjöfartsverket sedan 2014. Mot bakgrund av det ökade behovet av att ha fullständig rådighet över underhållsverksamheten finns ett pågående arbete med att fullt ut integrera bolaget i Sjöfartsverket. Redan idag är dock bolagets verksamhet väl integrerad med Sjöfartsverkets sjö- och flygräddningsverksamhet. Utöver personalen i Göteborg omfattar underhållsverksamheten även två personer per bas som står i beredskap dygnet runt. I samband med att underhållsverksamheten upphör att drivas i bolagsform och blir en del av Sjöfartsverkets verksamhet öppnas också möjligheten för att öka underhållsverksamheten åt andra än Sjöfartsverket.

Sjöfartsverket disponerar ca 160 tjänstefartyg runt Sveriges kust samt i Vänern och Mälaren. Fartygsflottan omfattar isbrytare, sjömättningsfartyg, lotsbåtar samt större och mindre arbetsfartyg. Sjöfartsverket har även två hydrokoptrar och fem mindre svävarer att tillgå. Knappt 70 av dessa tjänstefartyg är lotsbåtar fördelade på 24 lotsstationer och finns längs med hela Sveriges kust och i Vänern. Lotsbåtarnas personal har genomgått sjöräddningsutbildning och har tillgång till kommunikationsutrustning för att kunna samverka effektivt när de ingår i räddningsinsatser.

3.2 Samverkan inom sjö- och flygräddningstjänsten

Samverkan är mycket viktig för genomförandet av sjö- och flygräddningstjänsten i Sverige och bygger på ett nära samarbete mellan flera myndigheter och aktörer på flera nivåer. Sjöfartsverket ansvarar för samordning och ledning, och utöver Sjöfartsverkets egna resurser som räddningshelikoptrar och lotsbåtar deltar även fartyg och flygande enheter från Sjöräddningssällskapet, Kustbevakningen, Polisen, Försvarmakten, kommunal räddningstjänst samt fartyg från handelsflottan i räddningsinsatserna (se figur 3.1). Vilka resurser som deltar och deras operativa roller varierar beroende på situation, geografiska förutsättningar och tillgänglighet. Samverkan sker även med motsvarande organisationer i grannländer.

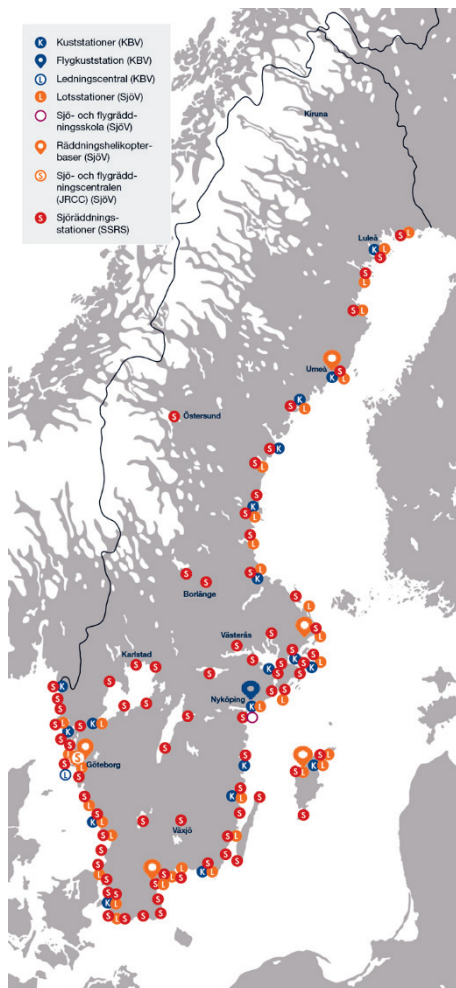
Figur 3.1 Deltagande vid sjöräddningsuppdrag



Samverkansorganisationers medverkan 2025 uttryckt som andel ärenden. Ofta samverkar flera organisationer i samma ärende, vilket gör att andelarna summerar till över 100 procent. De organisationer som har medverkat i mer än 1 procent av ärendena, med en eller flera enheter, redovisas. Notera att redovisningen inte är helt rättvisande eftersom alla aktörer och resurser inte finns med i Sjö- och flygräddningscentralens datasystem. Vissa aktörer kan också delta utan att formellt ha larmats, vilket gör att de inte syns i statistiken. (Källa: Sjöfartsverket — Årsstatistik för sjö- och flygräddningstjänst 2025).

De samlade sjö- och flygräddningsresurserna är spridda längs Sveriges kuster som framgår av figur 3.2.

Figur 3.2 Resurser för sjö- och flygräddning

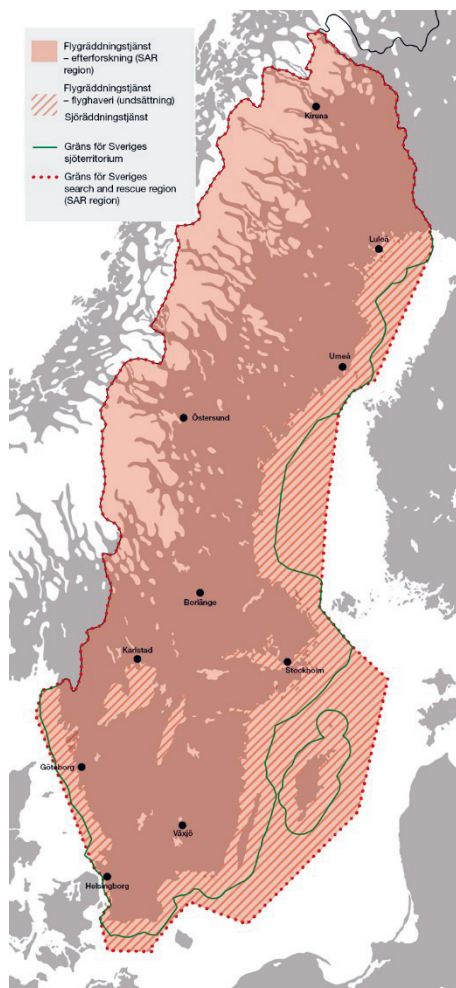


Resurser för sjö- och flygräddningstjänst avseende Sjöfartsverkets räddningsledningscentral, utbildningsplats, kust- och lotsstationer samt fem helikopterbaser. Sjöräddningssällskapets stationer och Kustbevakningens ledningscentral, kuststationer och flygkuststation bistår med samverkansresurser för Sjö- och flygräddningen (Källa: Sjöfartsverket 2026).

3.3 Räddningsområden

Sjöfartsverkets ansvar för flygräddningstjänst sträcker sig över hela landet och inkluderar även havsområdet (SAR-region) samt Vätern, Vättern och Mälaren. Avseende sjöräddningstjänsten omfattar det samma havsområden och Vätern, Vättern och Mälaren. Det är med andra ord mycket stora ytor som ingår i sjö- och flygräddningstjänsternas ansvarsområden.

Figur 3.3 Sveriges ansvar avseende sjö- och flygräddningstjänst

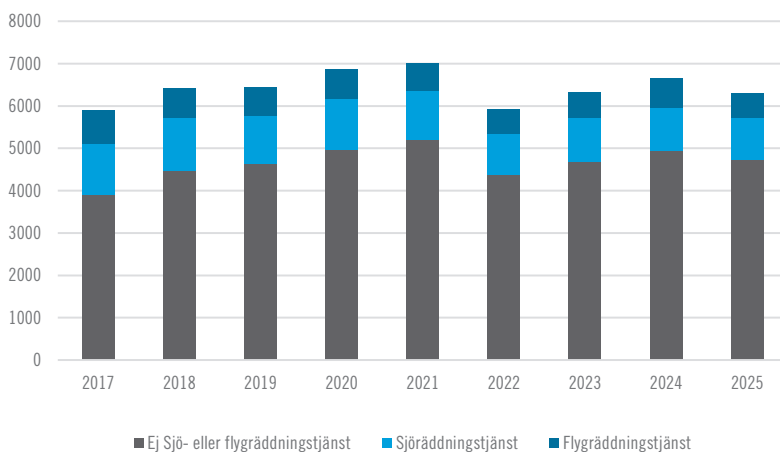


Sveriges ansvar avseende sjö- och flygräddningstjänst över land och hav samt de tre största insjöarna (Källa: Sjöfartsverket 2026).

3.4 Antal sjö- och flygräddningsärenden

Sjöräddningsärenden utgör idag majoriteten av räddningsärendena. Flygräddningsärenden är betydligt färre. JRCC hanterar ungefär 1 800 sjö- och flygräddningsärenden samt 5 500 andra ärenden per år (figur 3.4). Ej sjö- och flygräddningstjänst handlar om att JRCC tar emot begäran om stöd eller deltar i medlyssningar av 112-samtal som ligger inom annan myndighets ansvarsområde men där en snabb utlarmning av resurser till vilka JRCC har upparbetade larmvägar kan korta tiden till räddning och förbättra möjligheten att rädda liv.

Figur 3.4 Sjö- och flygräddningstjänst samt övriga ärenden



Antal ärenden 2017–2025 uppdelat på Ej sjö- eller flygräddningstjänst, sjöräddningstjänst samt flygräddningstjänst. (Källor: Sjöfartsverket — Årsstatistik för sjö- och flygräddningstjänst 2024 respektive 2025).

Antalet larmtillfällen med SAR-helikopter uppgick till ca 450–550 larmtillfällen per år 2020–2025 (Sjöfartsverkets årsredovisning 2024 och 2025). Av larmtillfällena under åren 2022–2024 har ungefär 100 helikopterinsatser avsett larmtillfällen för annans ansvar, ex kommunal räddningstjänst. Helikoptrarna startar och når fram i ungefär hälften av de ärenden där de larmats. Likt andra resurser kan flera helikoptrar engageras i ett och samma ärende och det är vanligt att initialt larma flera enheter. En engagerad enhet kan när som helst

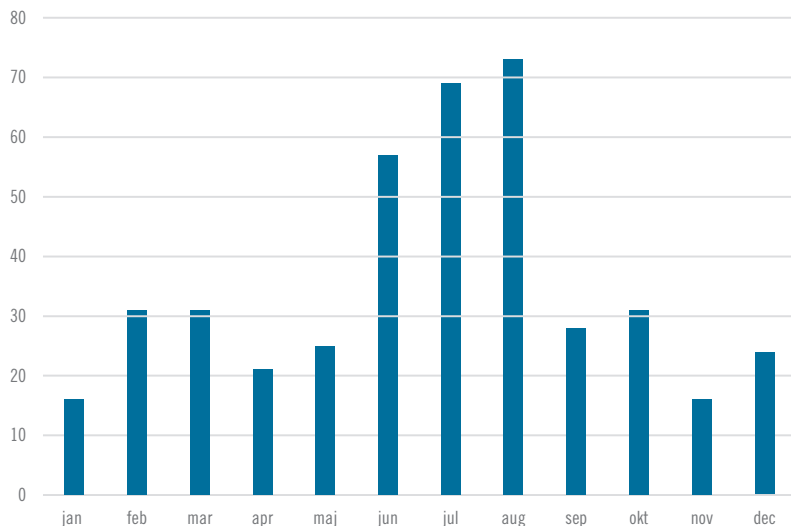
återkallas av JRCC eller helikopterenheten kan själv avbryta insatsen av olika skäl. Vid knappt 65 procent av de tillfällen som helikopter har larmats har den också lyft, vid övriga tillfällen har den antingen redan varit uppe i flygläge alternativt avlarmats. Av det totala antal larmtillfällen där helikopter larmats så har helikoptrarna startat och nått fram i lite mer än 200 fall per år (tabell 3.1).

Tabell 3.1 Ärenden där helikopter larmats, där helikopter har lyft ATD samt där helikopter startat och nått fram ATA.

Antal	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Ärenden där helikopter har larmats	626	642	644	539	573	499	467	472	422
Helikopter har ATD (Actual Time of Departure)	396	420	384	342	372	335	293	300	267
Helikopter har ATA (Actual Time of Arrival)	242	288	286	210	249	246	204	212	186

(Källa: Sjöfartsverkets statistik 2026).

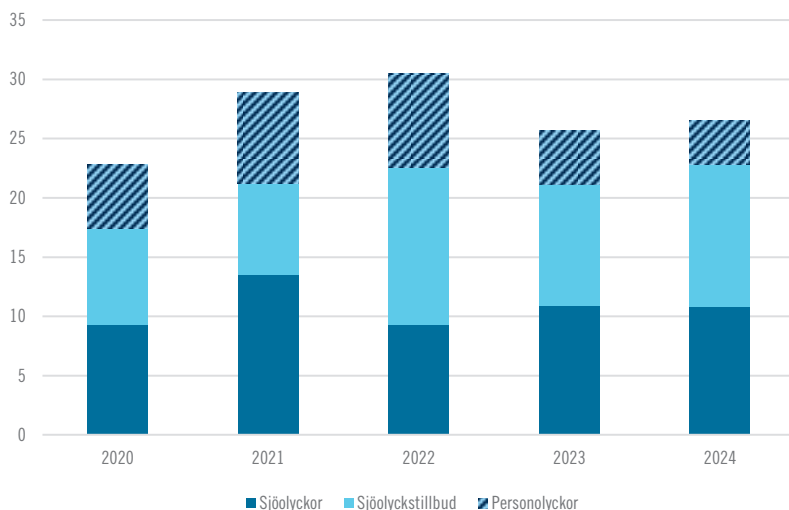
Det innebär att helikoptrarna startar i snitt för fyra larm i veckan över året där de allra flesta larm sker under sommaren. Med fem baser betyder det att en helikopterinsats genomförs knappt en gång per bas och vecka i genomsnitt. De flesta ärenden infaller under perioden april-september eftersom det är under denna tid som fritidsbåtarna är aktiva och de står för en väsentlig del av antalet ärenden. Utöver att det finns säsongsmässiga skillnader i larmfrekvensen så är larmen ojämnt fördelade mellan baserna.

Figur 3.5 Antalet larmtillfällen med räddningshelikopter per månad

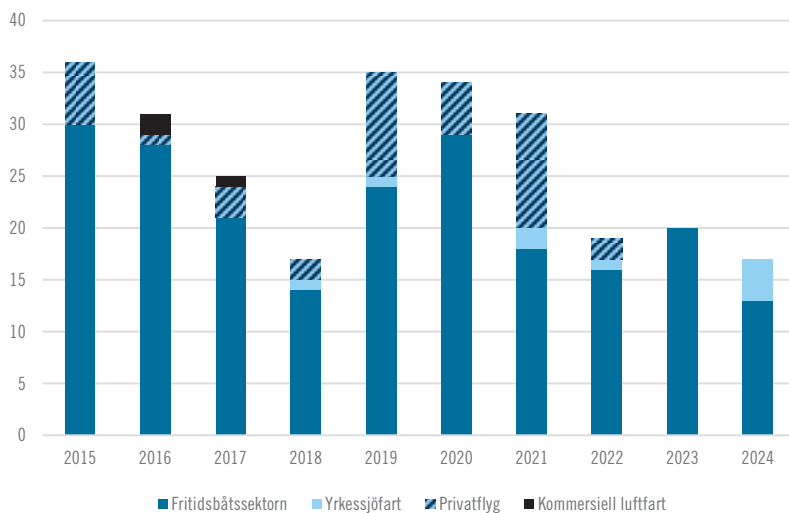
Antalet ärenden där räddningshelikoptrar larmats under 2025 fördelat på månad. (Källa: Årsstatistik 2025 för sjö- och flygräddningstjänst. Sjöfartsverket).

3.5 Sjö- och flygolyckor i Sverige

För att bedöma behoven av sjö- och flygräddning är det också viktigt att få en bild av antalet sjö- och flygolyckor liksom hur de fördelar sig mellan olika typer av olyckor och hur utvecklingen sett ut över tid. Det framgår av Transportstyrelsens statistik att antalet olyckor är betydligt större inom sjöfarten jämfört med flyget. Det är vidare en högre olycksfrekvens inom den privata delen jämfört med den yrkesmässiga inom båda transportslagen (figur 3.7).

Figur 3.6 Olyckor och tillbud per 100 svenskregistrerade handelsfartyg

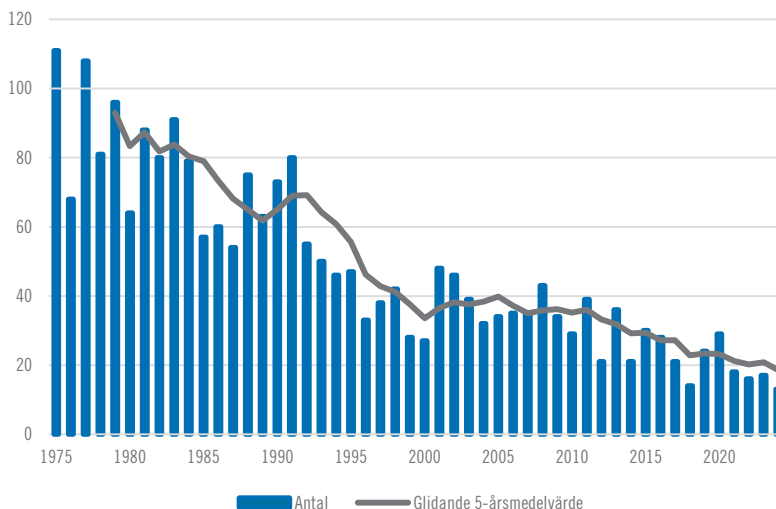
Antal rapporterade olyckor och tillbud angivna per 100 svenskregistrerade handelsfartyg. Antalet handelsfartyg har minskat med ungefär ett tiotal varje år under den redovisade perioden, från 642 år 2020 till 593 år 2024. Transportstyrelsen baserar den här jämförelsen enbart på olyckor och tillbud som har inträffat med svenskregistrerade fartyg. (Källa: Säkerhetsöversikt sjöfart 2024, Transportstyrelsen).

Figur 3.7 Omkomna i sjö- och flygolyckor

Antal omkomna i sjö- och flygolyckor mellan 2015–2024. (Källor: Säkerhetsöversikt luftfart 2024 och Säkerhetsöversikt sjöfart 2024 Transportstyrelsen).

Antalet omkomna i flygolyckor uppgår till ungefär fyra personer per år inom det privata respektive 0,3 personer för det kommersiella flyget (medel för 2015–2024). Antalet omkomna i sjöolyckor är i medeltal ungefär 21 personer inom fritidsbåtssektorn. Motsvarande antal är 0,9 inom yrkessjöfarten (medel för 2015–2024). Det är inom fritidsbåtssektorn som de flesta dödsolyckorna sker men antalet omkomna per år har stadigt minskat sedan 1975 (Figur 3.8).

Figur 3.8 Antal omkomna eller saknade inom fritidssjöfarten



Antal omkomna eller saknade inom fritidssjöfarten under åren 1975–2024, samt det femåriga glidande medelvärdet (Källa: Säkerhetsöversikt sjöfart 2024, Transportstyrelsen).

3.6 Rättsliga ramarna för sjö- och flygräddningstjänst

De rättsliga ramverk som styr sjö- och flygräddningstjänsten utgörs dels av svensk lagstiftning dels av internationella konventioner som i hög grad styr hur verksamheten ska bedrivas.

I Sverige finns en särskild lagstiftning – lagen (2003:778) om skydd mot olyckor (LSO) och Förordningen (2003:789) om skydd mot olyckor (FSO) – där statens skyldigheter för räddningstjänst framgår vad gäller ansvar, samverkan och gränsdragningar. I lagen om skydd mot olyckor framgår det av de inledande bestämmelserna

att lagen syftar till att i hela landet bereda människors liv och hälsa samt egendom och miljö ett med hänsyn till de lokala förhållandena tillfredsställande och likvärdigt skydd mot olyckor. Vidare framgår det att med räddningstjänst avses i lagen de räddningsinsatser som staten eller kommunerna ska ansvara för vid olyckor och överhängande fara för olyckor för att hindra och begränsa skador på människor, egendom eller miljön. Enligt lagens ska räddningstjänsten planeras och organiseras så att räddningsinsatserna kan påbörjas inom godtagbar tid och genomföras på ett effektivt sätt.

Sjöräddningstjänst innebär ett ansvar för efterforskning och räddning av människor som är eller kan befaras vara i sjönöd och för sjuktransporter från fartyg inom Sveriges sjöterritorium och inom Sveriges ekonomiska zon samt i Vänern, Vättern och Mälaren. Flygräddningstjänst innebär räddningstjänst vid flyghaverier, men också ett ansvar för insatser när ett luftfartyg är i nöd eller när fara hotar lufttrafiken samt vid efterforskning av luftfartyg som saknas. Själva undsättningsansvaret vid flygräddningstjänst faller på kommunal räddningstjänst med undantag för fjällräddning som polismyndigheten ansvarar för samt vid flyghaverier till havs och i Vänern, Vättern och Mälaren där undsättningsansvaret också ligger på Sjöfartsverket.

I förordningen om skydd mot olyckor framgår även att det för både sjöräddningstjänsten och flygräddningstjänsten ska finnas en räddningscentral, vilket idag är Sjö- och flygräddningscentralen JRCC. Det är också Sjöfartsverkets ansvar att upprätta ett program för både sjöräddningstjänsten och flygräddningstjänsten. Programmen ska innehålla uppgifter om vilken förmåga verket har och avser att skaffa sig för att genomföra räddningsinsatser samt uppgifter om samverkan med kommuner, statliga myndigheter och berörda organisationer. Ytterligare bestämmelser om svensk flygräddningstjänst utanför svenskt område återfinns i luftfartsförordningen (SFS 2010:770) i vilken Sjöfartsverkets ansvar samt skyldigheter för befälhavare, tjänstgörande eller luftfartygsägare framgår. Transportstyrelsen får meddela forskrifter gällande flygräddningstjänst (4 kap. 10§ samt 10 kap 7§, 2010:770)

Sjö- och flygräddningstjänsten är global och förväntas fungera likartat i alla världsdelar, med målet att rädda människor i fara till sjöss och i luften. Sverige har förbundit sig att följa de regelverk och rekommendationer som fastställts internationellt. Sjö- och flyg-

räddningen benämns på engelska Search and Rescue (SAR). Det finns flera internationella regelverk som styr sjö- och flygräddningstjänsterna. SAR -konventionen styr bl.a. fastställandet av gränser mellan länder, upprättandet av sjöräddningscentraler dvs. tillgänglighet, kompetens och bemanning av dessa, andra ledningsfunktioner, operativa rutiner samt resurser och utrustning för sjöräddningstjänst. Stater har överenskommit om och delat upp världen sjö- och flygräddningsregioner (SAR-regioner) och ansvarar numera för att upprätta och bemanna räddningscentraler för dessa områden. Konventionen uppmuntrar också stater att ingå avtal för att samarbeta och utbyta resurser och expertis för att säkerställa effektiva räddningsinsatser. Konventionen omfattar även tekniska krav i ett annex som täcker organisation, samarbete mellan stater, operativa rutiner och fartygs rapporteringssystem. De internationella kraven på sjö- och flygräddningstjänst är relativt omfattande. Länder kan själva avgöra vilken eller vilka myndigheter som ska ansvara för sjö- och flygräddningstjänst, vilket innebär att det varierar var ansvaret ligger.

FN:s organ IMO och ICAO har tillsammans publicerat International Aeronautical and Maritime Search and Rescue (IAMSAR) Manual som är en handbok i tre volymer. Den innehåller organisation och handhavande av sjö- och flygräddningstjänst, planering och genomförande av räddningsoperationer samt dokument som ska medföras ombord på räddningsenheter och alla andra flygplan och fartyg. Handboken syftar till att uppnå ett väl fungerande och kostnadseffektivt SAR-arbete regionalt, nationellt och internationellt.

Sverige och Sjöfartsverket har aktivt deltagit i det internationella utvecklingsarbetet av sjö- och flygräddningstjänsten.

3.7 Myndigheter och organisationer

Som framgått finns det flera centrala aktörer som deltar i sjö- och flygräddningstjänsterna. För att förstå deras uppgifter och roll inom sjö- och flygräddningstjänsten är det viktigt att beskriva deras resp. verksamheter. Det ger en samlad bild av hur denna del av räddningsverksamheten hänger samman och fungerar, vilket är viktigt för att

kunna förstå analysen kring hur sjö- och flygräddningstjänsten kan stärkas och frågan om hemvisten.

3.8 Kustbevakningen

Kustbevakningen är en civil, statlig myndighet som finns på plats längs Sveriges kust och i Väner och Mälaren. Myndighetens verksamhet har utvecklats mycket över tid och är idag bred och kombinerar två huvudsakliga uppdrag, räddningstjänst till sjöss och sjöövervakning. Kustbevakningens ansvar för räddningstjänst omfattar miljöräddningstjänst till sjöss men även att bistå andra myndigheter i arbetet med sjöräddningstjänst och annan räddningstjänst när behov uppstår. I övervakning till sjöss ingår ordningshållning i sjötrafiken samt att utöva tillsyn och kontroll inom bl.a. fiskeri, tull, gräns, sjösäkerhet och sjötrafik. Kustbevakningen förebygger och utreder även vissa brott i maritim miljö. Inom sjöövervakning har Kustbevakningen även i uppdrag att samordna civila behov av sjöövervakning och förmedla civil sjöinformation till berörda myndigheter. Detta är ett område som förstärks och inriktningen är att Kustbevakningen ska kunna ta en ledande roll i den civila sjöövervakningen och med utgångspunkt i den arbeta med att tillgodose Sveriges civila behov av underrättelser och analyser av sjöläget. Samordningen sker genom ett sjöövervakningsråd som i nuläget omfattar tolv myndigheter: Kustbevakningen (ordf.), Försvarmakten, Polismyndigheten, Tullverket, Sjöfartsverket, Myndigheten för civilt försvar, SMHI, Transportstyrelsen, Svenska kraftnät, Säkerhetspolisen, Post- och telestyrelsen samt Sveriges geologiska undersökning.

Kustbevakningen är den myndighet som har den enskilt och tillsammans med andra största civila förmågan att agera i den maritima domänen, vilket omfattar alla havsområden, under, på och över ytan. Kustbevakningen ska säkerställa förmågan att biträda andra i den maritima miljön och myndigheten har utformat ett arbetssätt för att kunna kombinera miljöräddningstjänst till sjöss med övriga uppdrag som räddningstjänst, sjöövervakning, brottsbekämpning och krisberedskap. Kustbevakningens fartyg är utrustade för sjöräddningsuppdrag och deras flyg utgör en viktig resurs för sjö- och flygräddningstjänsten.

Kustbevakningen samverkar i hög utsträckning med andra myndigheter för att kunna hantera både vardagliga och extraordinära händelser. Kustbevakningens minutoperativa verksamhet styrs av ledningscentralen i Göteborg. Kustbevakningen har idag 3 havsövervakningsflygplan, 31 större fartyg, varav 10 kombinationsfartyg, 16 övervakningsfartyg och 5 miljöskyddsfartyg tillsammans med ett antal mindre snabbgående båtar, vatten-, snöskotrar och svävare. Kustbevakningen ska enligt sin instruktion ha beredskap för att, och på begäran av räddningsledare, delta i sjöräddningstjänst och annan räddningstjänst. Kustbevakningen har även en räddningsdykarorganisation som omfattar dykare med kompetens och behörighet inom rök-, kem- och vattendyk. Som framgått deltar Kustbevakningen i ca 20 procent av sjöräddningsinsatserna.

Kustbevakningen deltar idag i tre beredskapssektorer samt är utpekad Nationell operativ kontaktpunkt för kritisk undervattensinfrastruktur inom Natos nätverk för skydd av kritisk undervattensinfrastruktur, inom ett samarbete mellan stater i Nordsjön och mellan EU-medlemsstater i Östersjön. Kustbevakningen har även i uppdrag att bidra till upprätthållandet av samhällsviktiga funktioner i det civila beredskapssystemet och inom ytterligare beredskapssektorer som har verksamheter i eller beroenden till maritim miljö.

3.8.1 Miljöräddningstjänst till sjöss

Kustbevakningens miljöräddningstjänst till sjöss, när olja eller andra skadliga ämnen hotar vattenmiljön, omfattar hela Sveriges sjöterritorium och ekonomiska zon. För att uppnå en effektiv räddningsinsats krävs samordning och samarbete med andra aktörer. När ett utsläpp av olja sker till havs eller i de stora svenska insjöarna Väner, Vättern och Mälaren ansvarar Kustbevakningen för att ta hand om oljan. När oljan land, eller om ett utsläpp sker i vatten inom kommunalt ansvarsområde, till exempel vattendrag eller i hamnar, ansvarar kommunal räddningstjänst för miljöräddningstjänsten. Myndigheten för civilt försvar är ett stöd för kommunerna i den övergripande samordningen av oljeskyddet på land eller vid utsläpp i kommunala vatten, som vattendrag och hamnar. Kustbevakningen har själva tillsynsansvaret när det gäller miljöräddningstjänsten till

sjöss. Antalet miljöräddningsärenden uppgår till ca 150 händelser per år.

3.8.2 Gränskontrollverksamhet

Kustbevakningens gränsövervakande verksamhet utförs både i Sverige och andra EU-länder. Den utgör en del av Sveriges åtagande i förvaltningen av EU:s yttre gränser enligt Schengenregelverket och enligt EU:s förordning om den europeiska gräns- och kustbevakningen (EBCG-förordningen). Genom Schengensamarbetet har Sverige förbundit sig att bidra med personal och utrustning för att upprätthålla Schengens yttre gräns om behovet är större än vad ett enskilt medlemsland kan hantera själv. Kustbevakningen biträder Polismyndigheten i kontrollverksamheten och medverkar i gränskontrollen av sjötrafiken, framförallt genom gränsövervakning mellan gränsövergångsställen där andra myndigheter saknar resurser. På uppdrag av Frontex, som är en europeisk myndighet för gräns- och kustbevakning inom Europeiska unionen vilken stöder EU- och Schengenländerna i förvaltningen av EU:s yttre gränser och kampen mot gränsöverskridande brottslighet, deltar Kustbevakningen årligen i EU-ledda insatser för att bevaka Europas yttre gräns, förhindra smuggling och rädda liv. Dessa EU-insatser innebär att Kustbevakningen regelbundet deltar i en betydande sjöräddningsinsats i främst Medelhavet.

3.8.3 Kontrollverksamhet

Kustbevakningens kontrollverksamhet omfattar förutom samarbete med Tullverket, Polismyndigheten och Havs och Vattenmyndigheten för fiskerikontroller också befogenheter vid ratt- och sjöfylleri som innebär att myndighetens förundersökningsledare som utsetts av myndigheten får besluta om att inleda och leda förundersökning om bl.a. rattfylleri, grovt rattfylleri, sjöfylleri och grovt sjöfylleri och miljöbrott så som utsläpp av olja till sjöss. Kustbevakningen utför som självständigt uppdrag från Transportstyrelsen också bemanningskontroller och sjösäkerhets-

inspektioner på svenskflaggade yrkesfartyg upp till 1500 bruttoton eller 500 passagerare (fartyg om ca 80m längd).

3.8.4 Internationellt samarbete

Kustbevakningen deltar internationellt genom samverkan, i arbetsgrupper, övningar och operationer, till exempel inom EUs samarbete för integrerad Kustbevakning genom Tripartite working agreement för de 11 EU Coast Guard Functions där SAR utgör en av funktionerna. Kopplat till EU-samarbetet återfinns flertalet förordningar och styrande dokument som EBCG förordningen, EUMSS m.fl. Gällande myndighetens övningar så omfattar de mot bakgrund av myndighetens uppdrag många olika områden, såväl miljöräddning till sjöss, sjöräddning men även övningar tillsammans med Försvarsmakten.

Kustbevakningens ansvar för miljöräddningstjänst till sjöss omfattar även Sveriges åtaganden i internationella miljöräddnings-samarbeten. Det finns idag omfattande internationellt samarbete mellan Östersjöländerna inom Helsingforskommissionen, HELCOM, mellan Nordsjöländerna inom Bonnavalet, mellan de nordiska länderna inom Köpenhamnsavtalet samt genom Europeiska sjösäkerhetsbyrån, EMSA, i EU. Kustbevakningen deltar i regelbundna möten och övningar med andra länder för att stärka samarbete och förmåga vid miljöolyckor till havs.

Kustbevakningen har nyligen fått i uppdrag att stärka svenskt deltagande i internationella samarbeten inom myndighetens verksamhetsområde. I uppdraget ingår bl.a. att: utgöra den nationella operativa kontaktpunkten inom Natos nätverk för skydd av kritisk undervattensinfrastruktur. Myndigheten ska även samordna det nationella genomförandet av EU:s maritima säkerhetsstrategi (EUMSS) med tillhörande handlingsplan där Kustbevakningen berörs av ett åttiotal aktiviteter som framförallt syftar till att stärka den operativa förmågan och skapa synergier mellan medlemsstater. Detta innefattar nära samverkan med EU:s övriga gräns- och kustbevakningsmyndigheter för att bevaka yttre gränser, förhindra smuggling och rädda liv, bland annat genom Frontex. Vidare ska myndigheten delta i EU:s gemensamma plattform för informationsdelning, Common Information Sharing

Enviroment, (CISE) som ska möjliggöra en strukturerad och säker informationsdelning mellan EU:s sjöfartsmyndigheter, både civila och militära.

3.8.5 Civil sjöinformation

Kustbevakningen samordnar de civila behoven av sjöövervakning och sjöinformation, och förmedlar denna till berörda myndigheter. Med stöd av systemet Sjöbasis samlar Kustbevakningen in, säkerställer, bearbetar och förmedlar information till civila myndigheter som arbetar med sjöfart, fiske och miljö. Informationen hämtas från Kustbevakningens egna verksamhets-system men även från andra statliga myndigheters system. Viss information köps in från privata aktörer. De myndigheter som enligt kustbevakningsdataförordningen får medges direktåtkomst till Sjöbasis är Polismyndigheten, Tullverket, Havs- och vattenmyndigheten, Naturvårdsverket, Sveriges meteorologiska och hydrologiska institut, Sjöfartsverket, Strålsäkerhetsmyndigheten, Transportstyrelsen, Sveriges geologiska undersökning, Myndigheten för civilt försvar och Försvarsmakten.

Genom Sjöbasis sammanställs information och erbjuder olika tjänster erbjuds deltagande myndigheter, exempelvis sjölägesbilder med möjlighet att filtrera ut den information som är relevant för berörd myndighet.

Kustbevakningsflyget

Kustbevakningen har tre avancerade flygplan för sjöövervakning med hemmabas på Skavsta flygplats i Nyköping. Flygplanen är utrustade med flera sofistikerade övervakningssystem. Kustbevakningsflygen kan bistå vid sjö- och flygräddning, fjällräddning och försvunnen person samt delta vid till exempel skogsbränder för att inventera brandhärdar och leda räddningsresurser till rätt plats. Kustbevakningens flygverksamhet är en civil statsluftsfart med civila behörigheter, flygplansregistreringar och luftfartstillstånd. Kustbevakningens flygverksamhet har en egen administrativ underhållsorganisation men underhållsarbetet upphandlas regelbundet.

3.9 Myndigheten för civilt försvar

Myndigheten har ett nationellt samordnande ansvar för civilt försvar, samhällets krisberedskap och skydd mot olyckor. Ansvaret gäller åtgärder före, under och efter en olycka samt vid kris, krig eller krigsfara. Detta innefattar att säkerställa att samhället är förberett för kris, höjd beredskap och krig. Myndigheten ska bidra till att uppfylla målet för civilt försvar och det övergripande målet för totalförsvaret samt målen för skydd mot olyckor och krisberedskap. Myndigheten för civilt försvar har i uppdrag att företräda det civila försvaret på central nivå i frågor som har betydelse för avvägningen mellan civila och militära behov av samhällets resurser.

Vidare har myndigheten i uppgift att utveckla och stödja samhällets beredskap mot olyckor och kriser och vara pådrivande i arbetet med förebyggande och sårbarhetsreducerande åtgärder. Detta är ett arbete som innefattar att samarbeta och verka för samordning mellan myndigheter och andra berörda aktörer för att förebygga och hantera olyckor och kriser.

Myndighetens uppgift är att stödja den kommunala räddningstjänsten i deras verksamhet enligt lagen om skydd mot olyckor (LSO), såväl vid vardagsolyckor som i kris och krig. Myndigheten ska i huvudsak samordna, utöva tillsyn, och tillhandahålla utbildning kopplat till myndigheters, regioners samt kommuners verksamheter i syfte att stärka och utveckla samhällets förmågor att hantera olyckor men även händelser vid större kriser och ytterst krig. Myndigheten ska på nationell nivå främja att lagen om skydd mot olyckor och ansvarar för att föreskrifter som har meddelats i anslutning till lagen följs. Myndigheten ska också samordna kommunerna på nationell nivå och stödja dem med råd och information i deras verksamhet.

Myndigheten bidrar till att räddningstjänsten kan fungera både i vardagen, vid kriser och olyckor, och ytterst i krig. Därför stödjer myndigheten kommunal och statlig räddningstjänst inom exempelvis utbildning, hantering av olyckor och bränder, explosiva varor, naturolyckor samt räddningstjänst vid utsläpp av radioaktiva ämnen.

Av förordningen om skydd mot olyckor framgår att Myndigheten för civilt försvar har föreskriftsrätt för, t.ex. vad de

kommunala handlingsprogrammen för räddningstjänst ska innehålla och vad kommunernas undersökningsrapporter ska omfatta. Dessutom meddelar de även föreskrifter rörande vilken utbildning som krävs för att vara räddningschef eller räddningsledare inom kommunal räddningstjänst. Myndigheten för civilt försvar har i uppdrag att samla aktörer inom räddningstjänsten och verka för att uppnå en bättre samverkan mellan räddningstjänstens olika grenar. I det arbetet ingår både den statliga och kommunala räddningstjänsten, samt att utöva tillsyn över frågor som rör den kommunala räddningstjänsten. Utvecklingsarbetet sker löpande och myndigheten ska även se till att utbildning och övningar kommer till stånd inom civilt försvar och inom myndighetens övriga ansvarsområden. Myndigheten för civilt försvar bedriver en del av sina uppdrag genom en rad olika räddningstjänstforum såsom exempelvis Centralt räddningstjänstforum (CRF). Myndigheten ansvarar för CRF och målet är att utveckla dialogen mellan berörda myndigheter i syfte att utveckla rutiner och samverkansformer så att inblandade myndigheter och organisationer kan genomföra effektiva och samordnade räddningsinsatser. Forumet ska inte ha någon operativ roll utan ska fokusera på utvecklingsfrågor och ge inriktning för det gemensamma utvecklingsarbetet. Uppföljning och utveckling av sjö- och flygräddningstjänsten sker som en del av övrig räddningstjänst inom centrala räddningstjänstforum (CRF). De myndigheter och organisationer som ingår i CRF är: Kustbevakningen, Länsstyrelsen, Polismyndigheten, Sjöfartsverket, SOS Alarm Sverige AB, Sveriges Kommuner och Regioner (SKR), Transportstyrelsen och Trafikverket. Myndigheten för civilt försvar har även en arbetsgrupp för tillsynsfrågor i syfte att skapa samsyn och samordning samt stödja de ansvariga myndigheterna i deras tillsynsverksamhet. Tillsynsgruppen har också i uppgift att bidra till en mer likartad tillsyn av den statliga räddningstjänsten och samordning mellan dess olika grenar. I tillsynsgruppen finns representanter från Transportstyrelsen (sjö- och flygräddningstjänst), Polismyndigheten (fjällräddningstjänst och efterforskning av försvunna personer), Myndigheten för civilt försvar (kärnteknisk olycka) och Kustbevakningen (miljöräddningstjänst till sjöss).

3.9.1 Beredskapssektorn Räddningstjänst och skydd av civilbefolkningen

Myndighetens verksamhet inom beredskapssektorn ska bidra till att uppfylla målet för civilt försvar och det övergripande målet för totalförsvaret samt målen för skydd mot olyckor och krisberedskap. Myndigheten för civilt försvar är sektorsansvarig myndighet för Räddningstjänst och skydd av civilbefolkningen som omfattar samtliga räddningstjänster i Sverige samt befolkningsskydd. Då omvärldsläget har förändrats har myndighetens arbete på senare år ökat fokus på uppbyggnaden av det civila försvaret kopplat till beredskap och krig. Beredskapssektorn Räddningstjänst och skydd av civilbefolkningen omfattar bl.a. samhällsviktiga verksamheter som flyg- och sjöräddningstjänst, miljöräddningstjänst till sjöss och fjällräddningstjänst.

Myndigheten för civilt försvar ska enligt förordning (2022:524) om statliga myndigheters beredskap inom sin beredskapssektor leda arbetet med att samordna åtgärder inför och vid fredstida kris-situationer och höjd beredskap. Den ska också driva på arbetet inom beredskapssektorn, stödja beredskapsmyndigheterna samt verka för att uppgifter och roller inom beredskapssektorn tydliggörs. Därutöver ska myndigheten verka för att de åtgärder som beredskapsmyndigheterna inom beredskapssektorn vidtar är samordnade med de åtgärder som andra beredskapsmyndigheter samt Försvarsmakten vidtar.

3.9.2 Utbildning

Myndigheten för civilt försvar har utvecklat ett brett utbildnings-utbud för räddningstjänsten med ett fokus på den kommunala räddningstjänsten. Merparten av utbildningarna regleras i förordningen (SFS2003:477) om utbildning i skydd mot olyckor. Utbildningsutbudet omfattar såväl grund- som vidareutbildningar. Bl.a. erbjuds ledningsutbildningar för kommunal räddningstjänst, utbildning i skydd mot olyckor (SMO). Inom beredskapssektorn Räddningstjänst och skydd av civilbefolkningen har frågan om att påbörja arbetet med att skapa och genomföra gemensamma samverkansutbildningar nyligen initierats. Med undantag för generella samverkansutbildningar är myndighetens utbildnings-

uppdrag inom räddningstjänstområdet idag i huvudsak begränsat till kommunal räddningstjänst.

3.9.3 Myndigheten för civilt försvars utvecklingsarbete

Myndigheten för civilt försvar har bedrivit ett arbete med att utveckla den kommunala räddningstjänsten och har idag föreskriftsrätt och tillsyn över stora delar av den kommunala räddningstjänsten. Myndigheten bedriver tillsammans med kommunala räddningstjänstorganisationer och statliga myndigheter fortsatt utvecklingsarbete gällande samverkans- och ledningsförmåga för räddningstjänst- och övrig blåljusverksamhet för såväl fredstida olyckor och kriser som höjd beredskap. Det görs bl.a. genom vidareutveckling av kunskap, modeller och arbetssätt samt kunskapsspridning och implementering av detta i räddningsverksamheterna. Tidigare utredningar har lyft behovet av att svensk kommunal räddningstjänst behövde utveckla förmågan att vid omfattande eller komplexa räddningsinsatser, samt vid flera samtidigt pågående räddningsinsatser (parallella händelser), samordnat och effektivt kunna leda pågående räddningsinsatser och samtidigt kunna upprätthålla beredskapen på området. Myndigheten för samhällsskydd och beredskap, numera Myndigheten för civilt försvar initierade bl.a. arbetet med ett enhetligt ledningssystem (ELS) för kommunal räddningstjänst som pågick mellan 2019 och 2023. Genomförandet av ELS har analyserat hela räddningskedjan och adresserat utmaningar såsom samverkan, nomenklatur och ledning i syfte att uppnå en enhetligare och därmed stärkt räddningstjänst. Utvecklingen av den kommunala räddningstjänsten pågår fortfarande för att ytterligare öka förmågan att snabbt kraftsamla, leda och samordna räddningsresurser.

3.9.4 Brandbekämpning

Myndigheten ansvarar för att stödja och samordna den nationella och internationella brandbekämpningen, särskilt vid storskaliga skogsbränder. Detta inkluderar att, förutom bl.a. att utveckla och tillhandahålla brandriskprognoser, ansvara för förstärkningsresurser som flygplan och helikoptrar när de kommunala räddnings-

tjänsternas egna resurser inte räcker till. Genom leasing har myndigheten idag tillgång till 10 lätta helikoptrar och fyra flygplan för skogsbrandbekämpning. Det hålls också dialoger varje år med den kommunala räddningstjänsten i syfte att informera kring de nationella förstärkningsresurserna som myndigheten tillhandahåller i syfte att säkerställa en effektiv hantering och ett effektivt nyttjande av de nationella förstärkningsresurserna.

3.10 Försvarsmakten

Försvarsmaktens huvuduppgift är att försvara Sverige mot ett väpnat angrepp. Myndigheten ska främja Sveriges säkerhet, hävda Sveriges territoriella integritet och ha förmåga att värna Sveriges suveräna rättigheter och svenska intressen samt förebygga och hantera konflikter och krig såväl nationellt som internationellt. Försvarsmakten deltar bl.a. också i internationella fredsfrämjande insatser och lämnar stöd till civil verksamhet.

I fredstid förhindrar Försvarsmakten kränkningar av Sveriges territorium vilket innebär att upptäcka och avvisa fartyg eller flygplan som tar sig över Sveriges gränser utan tillåtelse.

En annan typ av nationella insatser är att vid behov bistå samhället med stöd. Försvarsmaktens personal och resurser används bl.a. vid eftersökning av försvunna personer, bekämpning av skogsbränder och andra naturkatastrofer.

Sveriges riksdag och regering har i december 2024 beslutat om en ny inriktning för totalförsvaret, det vill säga både det militära och civila försvaret, för perioden 2025–2030. Totalförsvarets förmåga behöver stärkas och ett väpnat angrepp är dimensionerande för totalförsvaret. Totalförsvaret ska kunna möta ett väpnat angrepp både mot svenskt land- och sjöterritorium och mot Natos yttre gränser, vilket innebär att Sverige integrerar sin operationsplanering med Nato och anpassar sig till en ny hotbild. Natomedlemskapet innebär att Sverige är en del av Natos gemensamma försvar i vilket även ett civilt beredskapsarbete ingår. Som medlem i Nato deltar vi i försvarsplanering och övningar samt bidrar till Natos stående förband. Medlemskapet har medfört en ökad militär och civil beredskap, deltagande i Natos gemensamma försvar och ett behov av att anpassa nationella förmågor till alliansens krav.

Försvarsbeslutet 2025–2030 innebär en mycket stor satsning för att snabbt rusta upp det svenska totalförsvaret.

Försvarsmakten har behov av sjö- och flygräddningstjänst eftersom det vid övningar och olika typer av insatser inom både flygvapnet och marinen krävs en beredskap för sjö- och flygräddning. Försvarsmaktens övningar driver även på ett ökat behov av flygräddning i fjällområdet. Försvarsmaktens behov av fjällräddning har inneburit att SAR-helikopterresursen nu används i fjällen. Det är framför allt helikoptrarna som är centrala för den beredskap som Försvarsmakten efterfrågar. Det finns sedan länge avtal mellan Sjöfartsverket och Försvarsmakten som reglerar samarbetet och i det dagliga arbetet planeras sjö- och flygräddningstjänst för att möta Försvarsmaktens behov.

Förordning (1982:314) om utnyttjande av Kustbevakningen inom Försvarsmakten, även kallad utnyttjandeförordningen, innehåller bestämmelser som innebär att under krig ska personal och materiel ur Kustbevakningen användas för övervakning, transporter och andra uppgifter inom Försvarsmakten. Detta ska ske enligt närmare överenskommelse mellan Försvarsmakten och Kustbevakningen.

3.11 Polismyndigheten

Polismyndighetens kärnuppdrag är brottsbekämpning där de förebygger, ingriper mot och utreder brott. Utöver det brottsbekämpande uppdraget ansvarar Polismyndigheten för arbetet med att finna försvunnen person och fjällräddningstjänst inkl. den nationella samordningen av fjällräddarna. I Polisregionerna Nord och Bergslagen finns det lokala fjällräddarsamordnare. Polismyndigheten arbete med fjällräddningen bygger på insatser från frivilliga vilka tillfälligt anställs, utbildas och utrustas av Polismyndigheten. Det finns ungefär 400 fjällräddare, fördelade över ett 30-tal enheter som är permanent boende på den ort deras enhet utgår från. Uppgiften regleras i ett särskilt avtal som bl.a. innehåller styrande förpliktelser och villkor kring ersättning. När fjällräddarna skickas ut på uppdrag arbetar de under ledning av en räddningsledare från Polismyndigheten. Fjällräddarna måste ha möjlighet att rycka ut när Polismyndigheten bedömer att det är nödvändigt att utföra

ett uppdrag. Fjällräddarna har, förutom rätt till ersättning även rätt till bl.a. utbildning.

Fjällräddningstjänsten genomförs i samarbete med flera myndigheter och organisationer, förutom Polismyndigheten och fjällräddarna ingår även följande i samarbetet, Försvaret, Naturvårdsverket, Fjällsäkerhetsrådet, Länsstyrelserna, Räddningstjänsten m.fl. Fjällräddningen sträcker sig genom fjällregionen från Dalarna i söder till Treriksröset i norr. Svenska Fjällräddares Riksorganisation är fjällräddarnas intresseorganisation (SVEFRO).

Fjällräddningstjänst får årligen ca 650 anmälningar och vid ca 300 händelser beordrades en patrull ut. Både antalet anmälningar och beordrade patruller ökade något under 2025 jämfört med tidigare år. Insatsresurserna för en fjällräddning kan omfatta en polishelikopter, ambulanshelikopter eller civilt upphandlad helikopter och kan avse både lokalisering och undsättning. I Östersund och Boden finns helikopterbaser med Polismyndighetens två helikoptrar med förmåga och beredskap för fjällräddning och som är utrustade med vinsch och med personal som har utbildning för vinschning. Polismyndighetens helikopter användes för fjällräddning vid 152 tillfällen under 2024 och vid 175 tillfällen under 2025, samtidigt användes helikoptrarna totalt 1191 och 1249 för respektive år i polisområde Nord. Polismyndighetens två helikoptrar används alltså i huvudsak till polisiära uppdrag och inte till fjällräddning. Sjöfartsverket har under ett antal år tillfälligt baserat en SAR-helikopter i Kiruna för att bistå Försvarmakten och därigenom också kunnat hjälpa till med fjällräddning. SAR-helikopter har använts vid några få tillfällen årligen för fjällräddningstjänst. Helikoptern är inte heller på plats under de månader då det sker flest fjällräddningsinsatser.

Polismyndigheten har upprättat ett särskilt program för efterforskning och fjällräddning. Programmet ska bidra till att skapa samsyn organisatoriskt och operativt samt ge vägledning och en grund för ett enhetligt förhållningssätt hos medarbetare. Av programmet framgår även Polismyndighetens förmåga att genomföra räddningsinsatser samt information om samverkan med kommuner, landsting, andra statliga myndigheter och berörda organisationer. Polismyndigheten ansvarar själva för tillsynen av fjällräddningstjänsten enligt förordningen (2003:789) om skydd mot olyckor.

3.12 Transportstyrelsen

Transportstyrelsen är tillsynsmyndighet och har i uppdrag att genomföra regelgivning, tillståndsprövning och tillsyn inom transportområdet. Transportstyrelsen ansvarar för många frågor kopplade till både sjöfart och luftfart inom vilka myndigheten även deltar i det internationella regelutvecklingsarbetet. Transportstyrelsen deltar återkommande i arbetet kopplat till både International Civil Aviation Organisation ICAO och International Maritime Organization IMO.

Transportstyrelsen ansvarar enligt 5 kap. 1 § Förordning (2003:789 om skydd mot olyckor för tillsyn av både sjöräddningstjänsten och flygräddningstjänsten.

I luftfartsförordningen (2010:770) framgår ytterligare bestämmelser avseende luftfart som gäller vid flygräddningstjänst bl.a. skyldigheter för luftfartygs befälhavare (10 kap. 2§), den som tjänstgör vid en flygplats (10 kap. 4 §) samt ersättning av staten för medverkan i räddningstjänst (10 kap. 6 §). Luftfartsförordningen hänvisar i sin tur till bestämmelserna för flygräddningen i förordning om skydd mot olyckor där tillsynsansvaret framgår

I luftfartsförordningen framgår att Transportstyrelsen har föreskriftsrätt gällande flygräddningstjänsten och får efter samråd med andra berörda myndigheter, meddela ytterligare föreskrifter om flygräddningstjänsten. För sjöräddningstjänsten saknas idag motsvarande bemyndigande att utfärda föreskrifter.

Transportstyrelsens bedriver även tillsyn för de tekniska och säkerhetsmässiga regelverken för luftfart generellt vilket inkluderar Sjöfartsverkets helikopterverksamhet.

Transportstyrelsen som tillsynsmyndighet ställer krav på att räddningsledare som tjänstgör i JRCC avseende flygräddningstjänst ska genomföra kompetensutvecklande åtgärder i form av övningar, utbildningar samt studiebesök hos samverkansparter. För räddningsledningen i JRCC har Sjöfartsverket valt att se sjö- och flygräddningen samlat och tillämpar därför idag kravställningen från Transportstyrelsen även på sjöräddningstjänsten. Myndigheten följer även upp utbildningarna och att varje räddningsledare årligen genomgår sju dagars kompetensutveckling.

3.13 Sjöräddningssällskapet SSRS

Sjöräddningssällskapet är en ideell förening som bildades 1907 med huvudkontor i Göteborg. Organisationen har idag över 2 500 frivilliga sjöräddare och omkring 270 räddningsenheter fördelade på 73 stationer längs Sveriges kuster och i de stora sjöarna.

Under de senaste decennierna har Sjöräddningssällskapet byggt upp en rikstäckande beredskap med hög tillgänglighet och korta insatstider. Genom etablering av nya stationer, utveckling av räddningsfartyg och en successiv förstärkning av den operativa förmågan har organisationen kommit att utgöra en bärande del av genomförandet av sjöräddningstjänst i Sverige.

Sjöräddningssällskapet är en oberoende och privatfinansierad organisation med uppdrag att rädda liv till sjöss. Sjöräddningssällskapets målsättning är att vara en allmännyttig ideell förening med syfte att rädda liv till sjöss. Verksamheten bygger på ett omfattande och organiserat frivilligengagemang, där sjöräddarna genomgår kontinuerlig utbildning och övning för att upprätthålla hög operativ förmåga och beredskap med stark lokalkännedom.

Verksamheten omfattar räddningstjänstuppdrag, förebyggande insatser, sjuktransporter samt stöd vid miljöräddning till sjöss. Räddningstjänstuppdrag genomförs vid akut fara för liv, medan de förebyggande insatserna utgör en viktig del av det samlade sjösäkerhetsarbetet genom att förhindra att situationer utvecklas till räddningstjänst. Sjuktransporter utförs på uppdrag av hälso- och sjukvården och miljöräddningsinsatser sker i samverkan med Kustbevakningen.

De senaste åren har Sjöräddningssällskapet årligen genomfört omkring 1 200 räddningstjänstuppdrag och deltagit i en övervägande majoritet av de totala sjöräddningsinsatserna i Sverige. Under 2024 genomfördes även cirka 4 400 förebyggande insatser och 780 sjuktransporter. För att upprätthålla denna förmåga genomfördes över 6 000 övningstillfällen, vilket speglar de krav som ställs på kompetens, samverkan och operativ beredskap.

Sjöräddningssällskapet bedriver kontinuerligt utveckling av sin räddningskapacitet. Detta omfattar allt från fartyg, operativa metoder och utbildning till teknik och samverkansförmåga. Den tekniska utvecklingen av fartygsflottan har möjliggjort kortare

insatstider och en ökad förmåga att hantera komplexa räddningssituationer.

Sjöräddningssällskapets verksamhet bedrivs både inom områden där staten ansvarar för sjöräddningstjänst och inom områden som faller under kommunal räddningstjänst. Insatser genomförs därför ofta i nära samverkan med Sjöfartsverket, Kustbevakningen, Polismyndigheten, Försvarmakten och kommunal räddningstjänst. Samverkan är en förutsättning för ett fungerande räddningssystem, där aktörernas roller och operativa bidrag varierar beroende på situation, geografiska förutsättningar och tillgängliga resurser.

Sjöräddningssällskapet finansieras genom gåvor, donationer, medlemskap och ideellt arbete och erhåller inga statliga medel. Med cirka 143 000 medlemmar utgör organisationen ett brett förankrat inslag i det svenska civilsamhället.

3.14 Räddningstjänst i Sverige

Sjö- och flygräddningstjänsten samspelar med övrig räddningstjänst i landet och det finns därför behov av att kort beskriva övrig räddningstjänst och hur samarbetet ser ut.

Det finns både statlig och kommunal räddningstjänst. Därutöver har regionerna och SOS Alarm en viktig roll i svensk räddningstjänst. Ansvaret för räddningstjänsten i Sverige följer som nämnts av lagen om skydd mot olyckor och där framgår de räddningsinsatser som staten eller kommunen ska ansvara för vid olyckor eller överhängande fara för olyckor i syfte att hindra och begränsa skador på människor, egendom eller miljö. Kommunerna och de statliga myndigheter som ansvarar för räddningstjänstverksamhet ska samordna verksamheten samt samarbeta med varandra och med andra som berörs.

3.14.1 Statlig räddningstjänst

Statlig räddningstjänst omfattar flyg- och sjöräddningstjänst, fjällräddningstjänst och miljöräddningstjänst till sjöss, efterforskning av personer som försvunnit på annan plats än vad som faller under flyg- eller sjöräddningstjänsten samt räddningstjänst vid utsläpp av radioaktiva ämnen. Som framgått visar de senaste årens

statistik att det årligen inkommer larm om händelser som leder till cirka 1 100 sjöräddningsinsatser, 700 flygräddningsinsatser och 350 fjällräddningsinsatser i Sverige. Polismyndigheten får in runt 30 000 anmälningar om försvunna personer per år vilket leder till ca 8 000 resurssatta insatser. Av dessa har 300–350 anmälningar lett till en större sökinsats. Antalet miljöräddningsinsatser till sjöss är ungefär 150 fall per år.

3.14.2 Kommunal räddningstjänst

Den kommunala räddningstjänsten omfattar en rad områden; brandbekämpning, trafikolyckor, drunkningstillbud, storskalig oljebrandsläckning och insatser vid kemikalieolyckor m.m. Den kommunala räddningstjänsten har också ansvar för räddningstjänst till sjöss när det gäller hamnar, kanaler och strandlinjer samt alla insjöar utöver Väner, Vättern och Mälaren. Inom den kommunala räddningstjänstens återfinns även MIRG-styrkor lokaliserade i Göteborg, Stockholm och Landskrona. Som redan framgått är MIRG (Maritime Incident Response Group), en internationell beteckning för räddningstjänstens specialteam som släcker bränder till sjöss och som verkar genom samarbetsavtal med staten.

Sveriges kommunala räddningstjänster rycker varje år ut till totalt omkring 115 000 händelser och uppdrag. Det omfattar olyckor och tillbud eller händelser avseende första hjälpen eller sjukvård i väntan på ambulans. Det är händelser som ledde till eller hade kunnat leda till en räddningsinsats enligt lagen om skydd mot olyckor. Förutom bränder, trafikolyckor och drunkningstillbud omfattar statistiken även andra händelsetyper som suicid eller suicidförsök, utsläpp av farligt ämne, naturolyckor, automatlarm utan brandtillbud med flera. Under 2024 larmades kommunal räddningstjänst ut till 3 flygbränder respektive 103 bränder i fartyg.

3.14.3 Regionens verksamhet inom sjukvård som inte faller inom räddningstjänst

Även om sjukvården inte faller inom räddningstjänsten så är den viktig i sammanhanget eftersom det vid sjö- och flygräddningstjänst men även vid fjällräddning ofta handlar om skadade med vårdbehov.

På detta sätt hänger sjukvården samman med sjö- och flygräddningstjänsten.

Sveriges 21 regioner ansvarar för hälso- och sjukvård (Hälso- och sjukvårdslag 2017:30) vilka har gett SOS Alarm i uppdrag att bedöma vårdbehovet när larmet tas emot och att skicka resurser som ambulanser eller specialfordon. Luftburen ambulanssjukvård och luftburna sjuktransporter är viktiga delar av den sammanhållna vården för regionerna. Omedelbara medicinska insatser som vidtas av hälso- och sjukvårdspersonal utanför sjukhus benämns prehospitalet akutsjukvård och utförs i de flesta fall av ambulanssjukvården.

Svenskt Ambulansflyg är ett kommunalförbund där samtliga Sveriges 21 regioner är medlemmar. Verksamheten samordnar och utför ambulanstransport med flygplan med beredskap vid tre beredskapsbaser som finns lokaliserade i Umeå, Stockholm och Göteborg. Svenskt Ambulansflyg har cirka 50 anställda och sex ambulansflygplan. Arbetet hålls ihop av en flygkoordineringscentral som tar emot beställningar av ambulansflyg från Sveriges regioner.

Regionerna Värmland, Dalarna, Västerbotten och Norrbotten ingår även i kommunalförbundet Svensk Luftambulans (SLA) som bildades 2014 och som ansvarar för att driva ambulanshelikopter- verksamhet för medlemmarna i förbundet. Svensk Luftambulans bedriver avancerad akutsjukvård och intensivvård utanför sjukhus samt genomför intensivvårdstransporter av patienter mellan sjukhus. Organisationen har sex helikoptrar, som utgår från fyra baser som ligger i Karlstad, Mora, Lycksele och Gällivare. Baserna är operativa 365 dagar om året och dygnet runt. Svensk Luftambulans är också en del av totalförsvaret. Ett medlemskap i Svensk Luftambulans ger medlemsregionen rådgivning över verksamheten, exempelvis vid kris eller beredskapshöjning.

Regionerna i Jämtland Härjedalen, Västra Götaland, Uppsala, Stockholm och Gotland upphandlar själva en ambulanshelikoptertjänst. Region Örebro län har avtal om ambulanshelikoptern med Region Värmland. Elva regioner saknar idag själva egen ambulanshelikopter.

Avincis Aviation Sweden AB är ett företag som levererar flygburna räddningstjänster. Flera regioner upphandlar akutläkartjänster med helikopter från detta företag som idag har sju operativa baser och elva luftfartyg i Sverige.

3.14.4 SOS Alarm

SOS Alarm Sverige AB är ett offentligt ägt bolag med ett särskilt beslutat samhällsuppdrag som ägs gemensamt av svenska staten och Sveriges kommuner och regioner. SOS Alarm tar emot och bedömer alla samtal till Sveriges nationella nödnummer 112 och vidarebefordrar nödsamtalen till berörda hjälporgan. Många hjälporgan har också tecknat avtal med SOS Alarm om att larma ut hjälpresurser. SOS Alarm bidrar även med bland annat lägesanalyser och informationsflöden vid olyckor, kriser och samhällsstörningar. Deras särskilda krisberedskapsavdelning, KBA, fungerar som en samverkansfunktion mellan myndigheter och andra offentliga aktörer genom att erbjuda en enkel kontaktväg som alltid är nåbar, även när hela eller delar av infrastrukturen är påverkad. Andra exempel på hur SOS Alarm kan stötta i en krishantering är att de säkerställer att krisinformation vidareförmedlas via talmeddelanden, sms eller e-post och de kan även sammankalla en krisorganisation och vid behov skyndsamt organisera en samverkanskonferens. SOS Alarms krisjour koordinerar också informationen kring händelser för att bistå med en relevant lägesbild. SOS Alarm har en central roll i samhällets krisberedskap och fyller en viktig samhällsfunktion.

3.15 Avtal

Nationella avtal

Sjöfartsverket har avtal och överenskommelser för sjö- och i vissa fall även flygräddningsverksamhetens bedrivande.

Överenskommelsen mellan Försvarsmakten och Sjöfartsverket innebär att räddningshelikoptrarna hålls tillgängliga vid militär flygverksamhet och militär marin verksamhet samt sådan flygverksamhet som bedrivs av utövare av militära luftfartssystem. Överenskommelsen omfattar insatser över land, inkluderat i fjällmiljö, samt när det gäller olycka, nödsituation eller sjukdom såväl inom som utom svensk SAR-region.

Det finns vidare ett sjöräddningsavtal mellan Sjöfartsverket och svenska Sjöräddningssällskapet. Avtalet innehåller övergripande ansvarsfördelning, former för informationsutbyte och utbyte av

erfarenheter samt hur och på vilka nivåer som samråd ska ske avseende sjöräddningstjänsten. Avtalet tydliggör även att Sjärräddningssällskapet ställer sina sjöräddningsenheter till förfogande utan ekonomisk ersättning.

Det finns också avtal med kommunala räddningsgrupper (MIRG-styrkor), Stockholm Radio, SOS Alarm samt företaget KRY som tillhandahåller tjänst av läkare som är anträffbara dygnet runt och kan vara stöd för sjukvårdsansvarig ombord på handelsfartygen, vilket utgör TMAS (Tele Medical Assistance service) som hanteras av ledningscentralen JRCC).

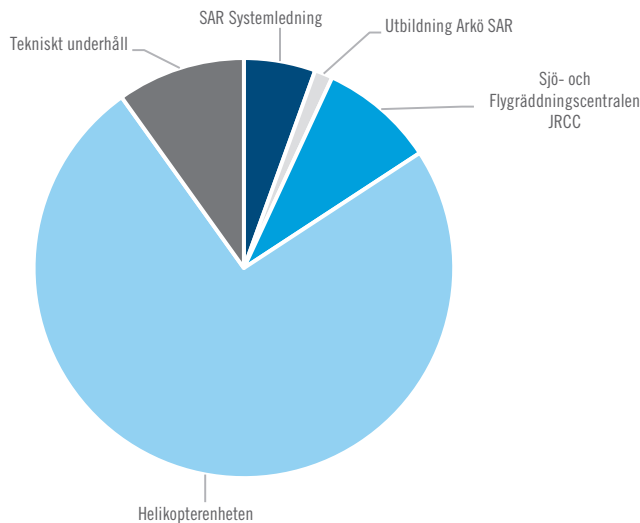
Internationella avtal

Sverige har tecknat avtal för sjö- och flygräddningstjänst på regerings- och myndighetsnivå. Sverige har tecknat avtal med Finland, Ryssland, Lettland, Litauen, Polen, Tyskland, Norge, Estland och Danmark. I dessa avtal om samarbete vid sjö- och flygräddning som regeringen har slutit med dessa grannländer framgår att resp. ansvarig myndighet får teckna avtal om praktiska detaljer rörande samarbetet. Sådana operativa avtal handlar om hur det praktiska samarbetet kring sådant som samarbetet mellan räddningscentraler, samordning, gränspassering och informationsutbyte ska ske. Vidare finns även ett avtal från 2011 som reglerar Sveriges deltagande i det Arktiska samarbetet avseende bl.a. sjöräddning.

3.16 Sjö- och flygräddningstjänstens kostnader och finansiering

Den statliga sjö- och flygräddningstjänsten kostar idag drygt 640 miljoner kr årligen. Den fördelas på helikopterverksamheten som inklusive underhåll står för den största delen om ca 460 miljoner kr, räddningsledningen JRCC ca 50 milj. kr, utbildning för ca 9 milj. kr, strategisk ledning och planering ca 42 milj. kr. (figur 3.9). Utöver det ingår även indirekta rörelsekostnader.

Figur 3.9 Totalkostnad Sjöfartsverkets sjö- och flygräddningstjänst



Kostnaden för Sjöfartsverkets sjö- och flygräddningstjänst baserat på myndighetens underlag avseende 2025 fördelat på de olika enheterna på myndigheten.

Tabell 3.2 Totalkostnad per enhet

Talen är angivna i tusentals kronor.

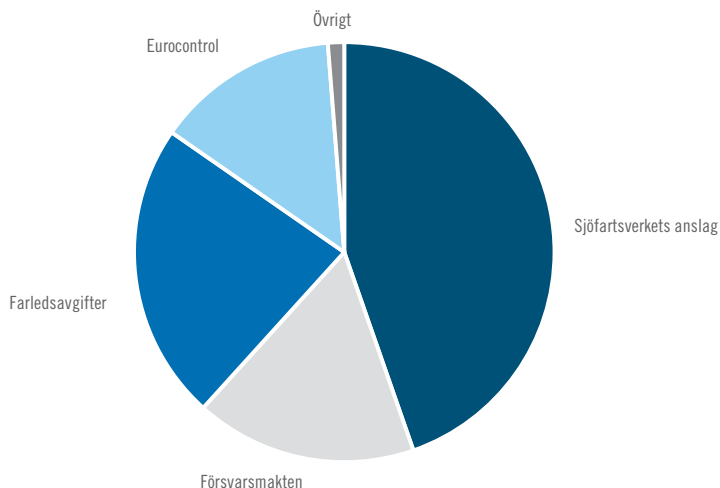
Enhet	Totalkostnad
SAR Systemledning	42 000 tkr
Arkö SAR	9 000 tkr
JRCC	49 000 tkr
Helikopterenheten	405 000 tkr
SMA Maintenance	55 000 tkr

Kostnaden för Sjöfartsverkets Sjö- och flygräddning baserat på underlag från 2025 fördelat på de olika enheterna på myndigheten. Utöver dessa kostnader tillkommer indirekta rörelsekostnader.

Sjö- och flygräddningstjänsten finansieras av staten genom anslag som disponeras av Sjöfartsverket samt av Försvarsmakten för tillhandahållande av vissa helikoptertjänster, farledsavgifter som betalas av handelssjöfarten och avgifter som betalas av kommersiellt flyg genom Eurocontrol. Eurocontrol är en internationell organisation med medlemskap av 41 stater, inklusive EU:s 27 medlemsstater som styr luftrummet över delar av Europa. Finansieringen baseras på en särskild fördelningsnyckel där de som använder sjö- och flygräddningstjänst också är med och finansierar verksamheten. Nuvarande finansieringsprincip arbetades fram som

ett resultat av ett regeringsuppdrag 2010 och reviderades senast 2025. Därutöver tillhandahåller Sjöfartsverket även helikopter-tjänster till vissa regioner mot ersättning.

Figur 3.10 Fördelningen av finansieringen av sjö- och flygräddningstjänst för 2026



Fördelningen av finansieringen av sjö- och flygräddningstjänst för 2026 baserat på myndighetens underlag.

Tabell 3.3 Fördelningen av finansieringen av sjö- och flygräddningstjänsterna för 2026

Talen är angivna i tusentals kronor.

Fördelning	Finansiering
Sjöfartsverkets anslag	285 000 tkr
Försvarsmakten	109 000 tkr
Farledsavgifter	147 000 tkr
Eurocontrol	90 000 tkr
Övrigt	10 000 tkr

Finansieringen av sjö- och flygräddningstjänst för 2026 baserat på myndighetens underlag.

När den nuvarande helikopterflotta anskaffades angav regeringen i budgetpropositionen¹ att investeringen skulle finansieras med lån och likvida medel. I samma proposition föreslog regeringen att

¹ Vårändringsbudget för 2014. 2013/14:99. utg.omr. 22.

anslaget som Sjöfartsverket disponerar för ändamålet skulle öka permanent med 45 milj. kr för att finansiera de ökade kapitalkostnaderna. Sjöfartsverket hade vid tidpunkten för investeringen en god likviditet till följd av ökade avsättningar för en ökande pensions-skuld. Likviditeten har byggts upp med inkomster från de avgifter som Sjöfartsverket tar ut av handelssjöfarten. I stället för att ta ett lån i Riksgäldskontoret eller affärsbank finansierade Sjöfartsverket investeringen helt med dessa egna medel. I takt med avskrivningar har de anslagsmedel som anvisades för ändamålet reglerat denna interna skuld delvis. Det återstår emellertid vid utgången av 2025 465,4 milj.kr.

3.17 Omvärldsläget

Det kan konstateras att säkerhetsläget såväl i Sveriges närområde som globalt präglas av instabilitet och oförutsägbarhet och att det finns en bred och alltmer komplex hotbild mot Sverige och svenska intressen samt ökade risker för svensk säkerhet. Det framgår bl.a. av propositionen Totalförsvaret 2025–2030² samt i den nationella säkerhetsstrategin³. Förutom att Ryssland i och med anfallskriget mot Ukraina utgör ett allvarligt hot mot säkerheten i hela Europa så är även hybridhot i olika former så som bl.a. cyberangrepp och påverkan på infrastruktur högst aktuella hot. Sabotage mot infrastruktur under havsytan har skett och cyberangrepp sker återkommande. Ett tydligt exempel är omfattande GPS-störningar som påverkar luft- och sjöfart liksom ambulansverksamhet. Kustbevakningen har rapporterat att sjötrafiken i Östersjön har förändrats markant sedan Rysslands invasion av Ukraina år 2022. Ryska oljefartyg har anpassat sina rutter och beteendemönster för att kringgå sanktioner, vilket har lett till en ökning av fartyg som seglar under bekvämlighetsflagg och med oklara ägarförhållanden. Dessa fartyg utgör en risk, både säkerhetsmässigt och miljömässigt.

Till följd av det försämrade säkerhetsläget stärks nu det svenska totalförsvaret. Alla aktörer inom totalförsvaret har ansvar för att bygga Sveriges och våra allierades beredskap ännu starkare. För att kunna upprätthålla viktiga samhällsfunktioner och stödja det

² Totalförsvaret 2025–2030, Prop. 2024/25:34

³ Nationell säkerhetsstrategi, Skr. 2023/24:163

militära försvaret vid ansträngda förhållanden, krigsfara eller krig så behöver det finnas en grundläggande förmåga och motståndskraft hos alla aktörer i totalförsvaret. Sverige är idag en del av Natos gemensamma försvar i vilket även ett civilt beredskapsarbete ingår och som omfattar räddningstjänsterna. Medlemskapet har medfört en ökad militär och civil beredskap, deltagande i Natos gemensamma försvar, och ett behov av att anpassa nationella förmågor till alliansens krav. Syftet med det civila beredskapsarbete är att stärka alliansens resiliens genom att öka samhällets förmåga att motstå och återhämta sig från större störningar och kriser som exempelvis hybridattacker, väpnat angrepp, avbrott i kritisk infrastruktur eller naturkatastrofer. Hanteringen av sådana större störningar förutsätter både militära och civila förmågor.

Myndigheten för samhällsskydd och beredskap, numera Myndigheten för civilt försvar, pekade i sitt budgetunderlag 2025–2027 på att det allvarliga säkerhetspolitiska läget innebär att tempot i arbetet med att bygga upp ett modernt civilt försvar fortsatt måste öka. I underlaget framgår att Natos krav innebär att antalet övningar som direkt och indirekt påverkar den civila beredskapen förväntas att öka markant, vilket kommer ställa krav på en ökad bemanning, både för att delta i övningsprocesser och för att åstadkomma den samverkan som krävs nationellt och internationellt. De ökade krav som Nato ställer på såväl den civila som den militära sidan förväntas således direkt och indirekt medföra ytterligare krav på svensk sjö- och flygräddningstjänst.

Myndigheten för civilt försvar bedömer att effektiva och samordnade räddningsinsatser vid höjd beredskap och krig kräver att räddningstjänsten har getts möjlighet till planering, utbildning och övning med säkerställda personella och materiella resurser. Arbetet med att tillgodose detta pågår på olika nivåer över hela landet. Enligt myndighetens rapport *Det civila försvaret – På frammarsch!* är det viktigt att anlägga ett systemperspektiv på det civila försvarets utveckling. Detta innebär bl.a. att bygga en bred fungerande förmåga i samhällsviktig verksamhet och att stärka hela samhällets motståndskraft vid krig och kriser. Systemperspektivet omfattar även samarbete med andra länder och engagemang från både offentlig, privat sektor eller frivillighetsorganisationer.

Sjö- och flygräddningstjänst ingår i beredskapssektorn Räddningstjänst och skydd av civilbefolkningen där Myndigheten

för civilt försvar är sektorsansvarig myndighet. Beredskapssektorn arbetar gemensamt för att öka förmågan att genomföra räddningsinsatser, oavsett räddningstjänst vilket innefattar både kommunal och statlig räddningstjänst. I beredskapssektorn ingår flyg- och sjöräddningstjänst, miljöräddningstjänst till sjöss, hantering av kärnteknisk olycka, fjällräddningstjänst och eftersökning av försvunna personer. Projektet räddningstjänst under höjd beredskap, RUHB, är ett av flera arbeten där Myndigheten för civilt försvar och räddningstjänstorganisationerna samarbetar för att stärka räddningstjänsternas förmåga att agera vid höjd beredskap och ytterst krig.

Inom Sjöfartsverket krigsplaceras personal med stöd av sitt anställningsavtal (Plikt- och provningsverket). sjöräddningstjänst sker främst genom civilplikt för personal med relevant kompetens som en del av den kommunala räddningstjänsten vilket främst omfattar enklare vattenlivräddning eller genom att anställda vid statliga myndigheter som. Lagen omfattar inte idag den frivilliga personal som idag tjänstgör åt Sjöräddningssällskapet.

Sjö- och flygräddningstjänstens skydd under väpnad konflikt

Givet det försämrade omvärldsläget och att det civila försvaret nu skyndsamt förstärks aktualiseras även frågan om sjö- och flygräddningstjänstens skydd under väpnad konflikt.

I rapporten Ett folkrättsligt perspektiv på den svenska sjö- och flygräddningstjänsten under väpnad konflikt (Försvvarshögskolan, 2023/24) analyseras den svenska SAR-verksamheten från ett folkrättsligt perspektiv. Vid en väpnad konflikt framgår vilket skydd räddningstjänsten besitter av den internationella humanitära rätten (IHL), även kallad krigets lagar. Krigets lagar syftar till att skydda personer som inte deltar i strider. Det gäller bl.a. sårade, sjuka och skeppsbrutna, frihetsberövade och sjukvårds- och själavårdande personal. Parterna i en konflikt har en skyldighet att respektera och skydda dem samt behandla dem humant vid alla tillfällen utan att göra någon åtskillnad på sina egna eller motståndarens individer. Den humanitära rätten omfattar även civila objekt såsom bostäder, sjukhus, ambulanser och viktiga kulturella platser. Det är också förbjudet att förstöra sådant som är nödvändig för civil-

befolkningens överlevnad såsom dricksvatten och elförsörjning. Parterna i en väpnad konflikt måste, i enlighet med den så kallade distinktionsprincipen, göra åtskillnad mellan militära mål och civila samt civila objekt. Det betyder att anfall endast får riktas mot militära mål samtidigt som civila objekt ska respekteras och skyddas. Det behöver också genomföras en proportionalitetsbedömning vid militära operationer som även beaktar den så kallade försiktighetsprincipen i dessa sammanhang. Principen innebär att alla praktiskt möjliga försiktighetsåtgärder ska tas för att undvika skador på civila och civil egendom.

Sjö- och flygräddningsresurserna, såsom fartyg, helikoptrar, anläggningar på land, personal och besättningar, har enligt rapporten ett grundskydd som civila och civil egendom. Samtidigt omfattas inte SAR-resurserna självklart av det särskilda skyddet som civilförsvarsverksamheten besitter inom folkrätten eftersom räddningstjänst på havet och i luften inte faller inom bestämmelsernas tillämpningsområde. Då det är verksamheten och inte resursen som omfattas av bestämmelsernas tillämpningsområden kan dock SAR-resurserna i de allra flesta fall komma att omfattas av särskilda bestämmelser. Det beror på att verksamheten kan falla inom definitionen av "sjukvårdsändamål". Om SAR-resurserna används för eftersök och räddning av skeppsbrutna, transport av sjukvårdsmaterial eller sjukvårdspersonal innebär det att denna verksamhet omfattas av ett särskilt folkrättsligt skydd. Skyddet kan omfatta räddningstjänstfartyg, ambulansluftfartyg, sjuktransportmedel, sjukvårdsenhet och sjukvårdspersonal. Respektive kategori har emellertid särskilda krav som måste efterföljas för att behålla skyddet, vilket exempelvis förutsätter att de inte används på ett sådant sätt att uppgifterna kan anses vara skadliga för fienden. Fartyg, luftfartyg och personal inom SAR-verksamheten bör kunna märkas med sjukvårdsembblemet (det röda korset) under en väpnad konflikt. Detta eftersom sjukvårdsdefinitionen i IHL och i den svenska lagen om tolkning av internationella kännetecken inkluderar transport och räddning av sårade, sjuka och skeppsbrutna, vilket är en verksamhet som sjö- och flygräddningstjänsten ägnar sig åt.

Samverkan och geografisk samlokalisering med Försvarmakten eller att befinna sig på samma plats som dessas resurser under ett räddningsuppdrag påverkar inte SAR-resursernas grundskydd som

civila. Sådan samverkan och samlokalisering påverka inte heller det särskilda skydd och den särskilda status som många av SAR-resurserna skulle kunna få genom sin verksamhet. Samverkan och att befinna sig på samma geografiska plats som Försvarsmaktens resurser under räddningsinsatser ökar dock risken för att räddningsresurserna drabbas som en konsekvens av ett eventuellt anfall riktat mot de militära målen.

Erfarenheter från Ukraina visar att civilbefolkningens skydd eller andra instansers folkrättsliga skydd inte respekteras då beskjutning av sjukhus, skolor och räddningstjänst sker. Räddningstjänstpersonal och fordon som tillhör räddningstjänst skadas löpande i ryska attacker. Att attackera blåljuspersonal är ett krigsbrott och bryter mot det fjärde tilläggsprotokollets artikel 49 i Genèvekonventionerna. Under 2024 spred Myndigheten för samhällsskydd och beredskap, numera Myndigheten för civilt försvar, information om detta till länsstyrelser och kommunala räddningstjänstorganisationer. Lärdomarna är många, såsom behovet av flexibilitet och snabb samverkan samt hur krig påverkar sårbarheter och kräver anpassning med fokus på bl.a. robusthet. Myndigheten för civilt försvar har också påbörjat ett arbete som bl.a. ska utmyнна i kunskapsunderlag för kommunal, regional och nationell nivå om hur insatser som avser tillkommande uppgifter ska organiseras, förberedas och prioriteras i händelse av krig. Myndigheten har exempelvis ett pågående projekt rörande inköp av kroppsskydd till kommunal räddningstjänst.

3.18 Den samlade helikopterverksamheten i staten

Det finns olika helikoptrar hos myndigheterna i Sverige med varierande utrustning och system. En utmärkande skillnad är storleken på helikoptrarna vilket påverkar deras förmåga att bära utrustning och personer och därmed även deras förmåga att genomföra olika uppdrag. Även driftkostnaden påverkas av storleken. Helikoptersystem indelas vanligen in i olika klasser främst efter storlek lätta, mellanklass och medeltunga samt tunga⁴.

Medeltunga helikoptrar kan transportera upp till 20–25 personer och används bl.a. inom militär verksamhet, men även inom SAR-

⁴ Polisär beredskap i fred, kris och krig. SOU 2025:57.

verksamhet i vissa länder. Helikopter 14 utgör den klassen i Sverige och finns idag inom Försvarsmakten, som dock föreslagit att den ska fasas ut och att den ska ersättas i takt med att helikopter 16 (Blackhawk), som har motsvarande storleksklass, levereras. Försvarsmakten har ett helikopterförband och myndighetens helikopterflottilj har sin huvudsakliga bas i Linköping, men har även baseringar i Kallax och Ronneby.

Medeltunga helikoptrar används civilt vanligen för uppgifter inom olje- och gasverksamhet till havs, persontransporter, räddningstjänst (SAR), ambulansuppdrag och polisiära uppgifter. Som framgått är Sjöfartsverkets helikoptrar av denna typ.

Polismyndigheten har idag tio lätta helikoptrar (nio Bell 429 Global Ranger och en Bell Jet Ranger som är en enmotorig skolhelikopter). Helikoptersystemet Bell 429 har tre konfigurationer (sök och övervakning, vinschning och insats). Lätta helikoptersystem ger en begränsad räckvidd och möjlighet till transporter. När polishelikoptrarna är lastade med sensorer för eftersök och övervakning kvarstår i princip varken utrymme eller viktmissiga möjligheter till persontransporter. Polisens helikoptrar är utrustade med sensorer som kan användas både för brottsbekämpande uppdrag och eftersök av försvunnen person. Polismyndigheten bedömer att det nuvarande lätta helikoptersystemet behöver ersättas runt 2035 och att en upphandling behöver förberedas inom fem år.

Myndigheten för civilt försvar har ansvar för helikoptrar för skogsbrandsläckning avsedda att användas när kommuners och regioners egna resurser inte räcker till eller behovet av ingripande för att begränsa brandspridning är mycket tidskritiskt. Myndigheten förfogar inte över några egna helikopterresurser men tecknar avtal med en privat aktör. I dag har Myndigheten för civilt försvar ett avtal med det Västeråsbaserade företaget HeliAir Sweden AB som enligt avtalet ska kunna leverera 10 helikoptrar av typerna AS350 och EC120B som ska tillhandahålla en komplett tjänst med helikoptrar för bekämpning av bränder i skog och mark.

De uppdrag som myndigheterna har skiljer sig åt, vilket återspeglas i de val av olika helikoptertyper liksom i den utrustning som helikoptrarna har utrustats med. Graden av specialisering för olika uppgifter är relativt hög vilket påverkar möjligheterna till bredare användning utanför kärnuppdraget. Utifrån detta så påverkas även dessa möjligheter utifrån kraven på tillstånd för såväl

utrustning som utbildning. Därtill kommer de begränsningar som följer av kraven på beredskap och att uppfylla målen för kärnuppdraget.

Beredskapstider varierar hos olika myndigheter och anpassas efter verksamhetsbehoven. Myndigheterna genomför riskbedömningar och utformar beredskapstider utifrån graden av sannolikhet att en oönskad händelse inträffar och med hänsyn till behovet av snabba inställelsetider. Även lokaliseringen av helikoptrar anpassas efter uppdragens behov. Kustnära baser där sjötrafiken är som mest intensiv är viktiga för korta ledtider. Helikopterresursen hos Myndigheten för civilt försvar flyttas till de skogsområden där brandrisken enligt prognos är som störst.

3.19 Ansvaret för sjö- och flygräddningstjänst i andra länder

Inom sjö- och flygräddningstjänsten är det internationella samarbetet viktigt, vilket bl.a. visas genom att Sverige slutit ett antal internationella avtal med näraliggande länder. Sverige deltar också i olika internationella samarbeten rörande sjö- och flygräddningstjänst. Dessutom deltar Sverige också i olika internationella övningar på området och samarbetet i den dagliga verksamheten är frekvent. Det gör att det finns skäl att kort redovisa hur sjö- och flygräddningstjänsten är organiserad i några andra länder.

I Norge ansvarar Justis- og beredskapsdepartementet för sjö- och flygräddningstjänst genom Hovedredningssentralen. Denna huvudräddningscentral är en självständig myndighet med ansvar för landets två uppdelade ledningscentraler och ansvarar för att ta emot och leda land-, sjö-, flygräddning samt fjällräddning. Den främsta anledningen till att Norge har dessa två ledningscentraler är att de även ska kunna ta över för varandra om en central sätts ur spel. Departementet ansvarar för att säkerställa att landets samtliga ansvarsområden för räddningstjänsten har möjlighet att disponera räddningshelikoptrar från den norska försvarsmakten. Huvudräddningscentralen håller samman flera myndigheters resurser för sjö- och flygräddningstjänst och leds av en polischef men i räddningsledningen ingår även representanter från Forsvaret, Luftfartstilsynet, Kystverket, Sjøfartsdirektoratet, Nasjonal

kommunikationsmyndighet, Helsedirektoratet och Direktoratet for samfunnstryggleik og beredskap. Helikopterresursen regleras genom ett avtal mellan det norska försvarsdepartementet och justitie- och beredskapsdepartementet.

Helikoptrarna har ett flertal uppdrag utöver sjö- och flygräddning och ska bl.a. utföra ambulansflyg och assistans till polisen. I Norge finns vidare Redningsselskapet som är en frivillig medlemsorganisation med ungefär 1 600 räddningsarbetare fördelade över hela landet.

I Finland ligger ansvaret för sjöräddningstjänst hos Gränsbevakningsväsendet som är myndighet som vid mobilisering kommer att ingå i den finländska försvarsmakten. Gränsbevakningsväsendet är underordnad Inrikesministeriet som ansvarar för gränsbevakning, gränskontroller, brottsbekämpning, bekämpning av miljöskador, sjöbevakning samt sjöräddningstjänst inklusive sjöräddningscentralen (MRCC). Som en del av Finlands nationella försvarssystem deltar Gränsbevakningsväsendet även i Natos gemensamma försvar. Flygräddningstjänst hanteras av Fintraffic som är ett s.k. specialuppgiftsbolag dvs ett bolag med statligt ägande och som även utför specifika samhällsuppdrag som driver verksamhet under Kommunikationsministeriet.

Finlands frivilligorganisation inom sjö- och flygräddningstjänsten Suomen Meripelastusseura är en centralorganisation för frivilliga sjöräddningsföreningar som räddar och hjälper människor till sjöss i Finland, vars uppdrag sträcker sig över både kust- och insjöområden. De främjar dessutom båtsäkerhet. Sällskapet utgörs av ett nätverk av över 60 lokala föreningar och sammanlagt ca 2000 frivilliga sjöräddare.

Det statliga ansvaret för sjö och flygräddningstjänst i Danmark ligger hos Søværnet. Bland marinens nationella uppgifter ingår bl.a. sjöövervakning, sjöfartsspecialtjänster, oljebekämpning, fiskekontroll, minröjning, isbryartjänst, sjöundersökningar samt sök- och räddningstjänsten (SAR). Landet har en integrerad räddningscentral för både sjö och flygräddningstjänst, JRCC Denmark, som ligger i danska flottans högkvarter i Århus och sköts av försvarsmakten. I Danmark finns också Sørødningselskab, som är en dansk ideell organisation som grundades 2004 och som bedriver sjöräddning med 320 frivilliga på 13 räddningsstationer.

I Storbritannien ligger ansvaret för sjöräddningstjänst på Maritime and Coastguard Agency (MCA) underställd det brittiska transportdepartementet. MCA är en verkställande myndighet som ansvarar bl.a. för sjöräddningstjänst, sjötrafik- och sjöövervakning, kontroll, regelefterlevnad och arbetar för att förhindra förlust av människoliv till sjöss och marin förorening. HM Coastguard är underställd MCA och koordinerar alla sjöräddningsinsatser i Storbritannien. HM Coastguard larmar ut resurser genom ett antal kustbevakningsstationer som hanterar en mängd olika incidenter, från försvunna personer till bergs- och sjöräddningstjänst. HM Coastguard har civila SAR-helikoptrar som kan nå nödsituationer över hela Storbritannien. Helikoptrarna används vid händelser på vattnet och längs kusten men även för att hjälpa till vid större incidenter och räddningsinsatser på land. HM Coastguard genomför sina uppdrag med stöd av cirka 3 500 volontärer organiserade i över 300 kustbevakningsräddningsteam längs den brittiska kusten.

I Irland är det Irish Coast Guard som ansvarar för sjöräddningstjänst på uppdrag av Department of Transport, Tourism and Sport. Utöver olyckor till havs ansvarar den irländska kustbevakningen även för räddningsinsatser på land och i bergsmiljö. Till skillnad från Sjöfartsverket ansvarar irländska kustbevakningen inte för flyghaverier utan det ansvaret finns på annat håll men i praktiken är det ofta kustbevakningens resurser som används för räddningsinsatser. Övriga ansvarsområden är bekämpning av miljöfarliga utsläpp samt utbildning och ledning av de ca 1 000 frivilliga sjöräddare (volunteers coastguards) som finns i Irland.

Den tyska sjöräddningstjänsten (Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger) ansvarar för sök- och räddningstjänsten i de tyska områdena i Nordsjön och Östersjön. Den tyska sjöräddningstjänsten har vid sina runt 50 stationer cirka 180 fast anställda och över 800 frivilliga sjöräddare. Sjøräddningstjänsten finansieras med donationer och frivilliga bidrag. Tysklands räddningscentraler är uppdelade i en för sjöräddning och en för flygräddning. Tysklands försvarsmakt ansvarar för SAR-helikopterresursen och flygstöd över land och hav. Tysklands försvarsmakt samordnar insatser med polisen och frivilliga från den federala byrån för teknisk hjälp (Bundesanstalt Technisches Hilfswerk) som är underställda det tyska ministeriet för

inrikesfrågor. Tillsammans deltar de i bredare nationell sök- och räddningstjänst i Tyskland, särskilt vid incidenter över land och vid flyghaverier.

I Estland ingår sjö- och flygräddningstjänsten i myndigheten för Polis och Gränsbevakning som lyder under inrikesdepartementet. Myndigheten ansvarar för både räddningscentralen (JRCC) och helikopterverksamheten. I Estland finns också ett trettiootal avtalsenliga sjöräddningsföreningar belägna längs den estniska kusten och vid vattendrag vid landets gränser. Under 2021 hade Estland 446 erkända frivilliga sjöräddare som bistod i sök- och räddningsarbete till sjöss och på gränsvattendrag.

4 Så kan sjö- och flygräddningstjänsten stärkas

Utredningens uppdrag är att analysera sjö- och flygräddningstjänstens hemvist i syfte att räddningsförmågan sammantaget ska stärkas. I detta kapitel redovisas hur sjö- och flygräddningstjänsten olika delar kan stärkas. Delarna som ingår i denna räddningskedja omfattar såväl de övergripande systemdelar som konkreta delar som rör hur räddningsinsatser bedrivs. Kedjan består av finansiering, tillsyn och uppföljning, utveckling, samverkan, utbildning och övning, larmhantering och informationsdelning, ledningsförmågan dvs ansvar och mandat, resurser, skadeplatsnära ledning, en samorganiserad räddningsledning, samlokalisering, räddningsledningsförmåga och helikopterverksamheten. Dessutom berörs frivilliginsatserna, det försämrade omvärldsläget och behovet av en ökad militär och civil beredskap.

Som framgår av bakgrundsbeskrivningen består sjö- och flygräddningstjänsten inte bara av en rad olika delar utan även av ett flertal olika aktörer som alla behöver samverka, dvs annan statlig resp. kommunal räddningstjänst samt hälso- och sjukvården och frivilliga. Därutöver krävs god kompetens, tekniskt stöd och hög beredskap för att snabbt kunna möta räddningsbehoven. Som också framgått innebär det förändrade omvärldsläget högre krav på sjö- och flygräddningstjänsten, bl.a. förmågan att kunna agera längre ut till havs under längre tid.

I detta kapitel redovisas vad som framkommit av informationsinhämtningen beträffande de aktuella utvecklingsbehoven inom sjö- och flygräddningstjänsten. Redovisningen omfattar dels de iakttagelser som framkommit i informationsinhämtningen, dels utredningens bedömning.

4.1 En stabil finansiering är en förutsättning för en stärkt sjö- och flygräddningstjänst

Iakttagelser

Sjöfartsverkets intäkter har åtminstone sedan 2010 inte motsvarat kostnaderna för sjö- och flygräddningsverksamheten. Vissa år har underskotten enligt Sjöfartsverket uppgått till över 20 procent av den totala kostnaden för sjö- och flygräddningstjänsten. Från 2010 och framåt har detta inneburit att Sjöfartsverket tvingats finansiera de uteblivna intäkterna från myndighetens balanserade resultat. Sjöfartsverket har till regeringen återkommande pekat på behovet av stabilitet och långsiktighet gällande finansieringen och då lyft fram bl.a. uppräknig av anslagen enligt pris- och löneomräkning (PLO), som är ett vedertaget sätt att hantera både kostnadsutveckling och kostnadseffektivisering för myndigheter. Sjöfartsverket har återkommande äskat medel till sjö- och flygräddningstjänsten och har arbetat med att se över kostnadsdrivande delar inom verksamheten. Vidare har det genomförts interna utredningar avseende utbildningsplatsen Arkö i samma syfte. Det har även tagits initiativ till att öka mernyttjandet av helikoptrarna, vilket bidragit till medfinansiering av verksamheten.

Statskontoret har i rapporten Sjöfartsverkets verksamhets- och finansieringsform konstaterat att regeringen behöver tydliggöra hur finansieringsansvaret ska fördelas mellan staten och handels-sjöfarten¹. Det handlar bl.a. om att fatta ett principiellt beslut om hur sjö- och flygräddningstjänsten ska finansieras. Statskontoret pekar också på att Sjöfartsverket återkommande har äskat högre anslag för att finansiera sjö- och flygräddningstjänsten. Vidare lyfter Statskontoret fram att Sjöfartsverket redan 2010 fick i uppdrag av regeringen att ta fram en finansieringsmodell för sjö- och flygräddningstjänsten och att Sjöfartsverkets förslag baseras på hur olika samhällsaktörer nyttjar de tjänster som Sjöfartsverket tillhandahåller inom sjö- och flygräddningstjänstverksamheten. Sjöfartsverket har i sin årliga budget och sinaanslagsäskanden utgått från finansieringsmodellen (figur 3.10). I praktiken har det inneburit

¹ Statskontoret (2023). Sjöfartsverkets verksamhets- och finansieringsform. 2023:3. Dnr. 2022/29-5.

att anslagsfinansieringen utgjort en betydligt lägre andel av finansieringen än vad som varit beräknat enligt finansieringsmodellen. Statskontoret lyfter även fram att den regulatoriska bördan, dvs. bl.a. internationella krav m.m. gör att myndigheten inte fritt kan dimensionera verksamheten utifrån hur myndigheten bedömer befintliga behov och tillgängliga resurser.

Sjö- och flygräddningstjänstens finansiering från statens budget sorterar under utgiftsområde 22 Kommunikationer och där framgår målsättningarna för transportpolitik och politiken för informations-samhället, vilket inkluderar infrastruktur- och trafikfrågor inom järnvägs-, väg-, sjöfarts- och luftfartsområdena samt transportforskning. Transportpolitikens övergripande mål är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet². Det anslag (anslag 1:4) som får användas för sjöräddningstjänst och fritidsbåtsändamål innefattar även andra ansvarsområden bl.a. isbrytningsverksamhet och fritidsbåtsinfrastruktur.

Till skillnad från sjö- och flygräddningstjänsten så sorterar nästan all annan räddningstjänst som utgår från statsbudgeten under utgiftsområde 6 Försvar och samhällets krisberedskap³. Kustbevakningens miljöräddningstjänst till sjöss såväl som Myndigheten för civilt försvars bekämpning av skogbränder samt samordnande och stöd till den kommunala räddningstjänsten, sorterar alla under utgiftsområde 6. Utgiftsområde 6 är uppdelat i tre områden: Totalförsvar, Militärt försvar, Civilt försvar och samhällets krisberedskap. Det civila försvaret omfattar enligt budgetpropositionen den verksamhet som civila myndigheter, kommuner och regioner, privata företag och andra verksamheter bedriver kopplat till beredskapsplanering och förmågehöjande åtgärder. Inom utgiftsområdet framgår de politiska målsättningarna och prioriteringarna avseende samhällets förmåga att förebygga, motstå och hantera kris-situationer, inklusive skydd mot olyckor. Samhällets krisberedskap omfattar bl.a. sjöövervakning, utbildning och personalförsörjning inom räddningstjänstområdet, stärkt operativ samverkan inom räddningstjänstområdet, olycksutredningar för ett säkrare samhälle samt internationella insatser och samarbeten i EU och Nato. Beredskapssektorn Räddningstjänst och skydd av civilbefolkningen

² Budgetpropositionen för 2026. Prop. 2025/26:1. utg.omr. 22.

³ Budgetpropositionen för 2026. Prop. 2025/26:1. utg.omr. 6.

återfinns också under utgiftsområde 6, där bl.a. all räddningstjänst, inklusive sjö- och flygräddningstjänsten ingår.

Sjöfartsverket tog 2024 initiativ till att revidera finansieringsmodellen för sjö- och flygräddningstjänsten. Skälen för revideringen var att nyttotagarna samt deras behov av verksamhetens förmågor hade förändrats över tid, vilket innebar att fördelningsnyckeln behövde justeras. Bl.a. har det förändrade säkerhetspolitiska läget och inträdet i Nato påverkat Försvarsmaktens verksamhet och dess förväntan på sjö- och flygräddningstjänsten och därför ökar Försvarsmaktens andel något. En annan förändring är att de kommunala räddningstjänsternas behov och ökade användning av sjö- och flygräddningstjänsten lyfts fram tydligare. Statens finansieringsandel minskar därför något jämfört med 2010 liksom andelen för det kommersiella flyget och handelssjöfarten. Utöver revideringen av fördelningsnyckeln föreslår Sjöfartsverket att framtida årsavgifter och anslag räknas upp enligt principerna för pris- och löneomräkning (PLO) av anslag för att skapa en långsiktigt hållbar och förutsägbar finansiering.

Från och med år 2026 ökar Sjöfartsverkets anslag (anslag 1:4) med totalt 182,5 miljoner kronor per år, vilket stärker finansieringen av bl.a. sjö- och flygräddningstjänsten samt minskar behovet att finansiera underskotten med andra intäkter⁴.

Utredningens bedömning

Den finansiella situationen som sjö- och flygräddningstjänsten har haft under många år har gjort att Sjöfartsverket behövt fokusera på att effektivisera verksamheten. Underskotten i verksamheten har också inneburit att vissa investeringar i verksamheten inte kunnat genomföras. Bedömningen är att Sjöfartsverket har varit framgångsrik avseende att effektivisera verksamheten och trots olika effektiviseringsåtgärder kunnat upprätthålla sina mål för larm och uttryckningar. En stabilare och tillräcklig finansiering skulle öka möjligheterna att bedriva ett mer aktivt utvecklingsarbete för att stärka sjö- och flygräddningstjänsten.

En grundförutsättning för en effektiv sjö- och flygräddningstjänst är att finansieringen är tillräcklig för att uppnå målsättningarna för verksamheten och att den är stabil över tid och därmed skapar

⁴ Budgetpropositionen för 2026. Prop. 2025/26:1. utg.omr. 6.

goda förutsättningar för en långsiktig planering och utveckling. Med den årliga resursförstärkning som Sjöfartsverket erhållit från och med 2026 har ett viktigt steg tagits för en mer hållbar finansiering av verksamheten. Denna förstärkning förväntas överbrygga det tidigare underskottet, åtminstone på kort och medellång sikt. Det bör emellertid poängteras att anslaget inte är föremål för en pris- och löneomräkning, vilket innebär att om inget görs så kommer finansieringen över tid återigen att urholkas och därför är en årlig uppräknings av anslaget viktig för en långsiktigt tryggad finansiering. Vidare är det naturligt att de olika nyttotagarna, som idag är med och finansierar sjö- och flygräddningstjänsten, fortsätter stå för sina respektive andelar i linje med dagens finansieringsmodell.

Det faktum att sjö- och flygräddningstjänstens finansiering idag utgår från utgiftsområde 22 Kommunikationer kan uppfattas som en naturlig placering givet Sjöfartsverkets affärsverksamhet, i och med att den statliga finansieringen av sjö- och flygräddningstjänsten kan sägas komplettera den del som handelssjöfarten finansierar. Utredningens bedömning är dock att sjö- och flygräddningstjänsten skulle stärkas om den samlades under samma utgiftsområde som merparten av övrig räddningstjänst dvs. utgiftsområde 6 Försvar och samhällets krisberedskap. Det skulle tydliggöra att även sjö- och flygräddningstjänsten är en del av Sveriges samlade räddningstjänst och krisberedskap. Det möjliggör också en tydligare samlad styrning och prioritering men även en närmare integrering med övrig räddningstjänst.

4.2 Utvecklingen av sjö- och flygräddningstjänsten står inför stora utmaningar

Iakttagelser

Det statliga ansvaret för räddningstjänst omfattar förutom sjö- och flygräddningstjänst även fjällräddningstjänst, miljöräddningstjänst till sjöss, eftersök av försvunna personer samt utsläpp av radioaktiva ämnen från en kärnteknisk anläggning. Ansvaret är som beskrivits fördelat på Sjöfartsverket, Polismyndigheten, Länsstyrelsen samt Kustbevakningen och genomförandet bygger på en omfattande sam-

verkan mellan myndigheterna, den kommunala räddningstjänsten, regionerna och frivilligorganisationer. Den kommunala räddningstjänsten har på senare år stärkts genom ett antal reformer. Exempelvis har antalet räddningstjänstcentraler minskat som en del i en långsiktig strategi för att möta krav på högre kompetens, effektiviseringar och behovet av en mer samordnad teknisk plattform. Vidare har även ansvarsförhållanden klarlagts och Myndigheten för civilt försvar fick tillsynsansvar över kommunerna 2021, vilken tidigare var ett ansvar för länsstyrelserna. Under de senaste åren har även ett enhetligt ledningssystem (ELS) för kommunal räddningstjänst arbetats fram⁵. Detta är ett utvecklingsarbete där Myndigheten för samhällsskydd och beredskap, numera Myndigheten för civilt försvar, varit stöttande och pådrivande gentemot de berörda aktörerna. Den statliga delen av Sveriges räddningstjänst har inte genomgått motsvarande reformarbete.

När det gäller utvecklingen av den statliga räddningstjänsten och räddningsledningen har flera aktörer pekat på behovet av att utveckla räddningskedjans olika delar, bl.a. effektivare larmning, tydligare ansvarsförhållanden, bättre samverkan, effektivare informationsutbyte och bättre ledning. Annat som framkommit är en ökad integration av sjukvårdsinsatser i samband med räddningsinsatser samt vikten av ett starkt lärande i räddningskedjan. Det är behov som även framkommer i flera utredningar och rapporter^{6,7,8,9}.

Det har vidare framförts från flera aktörer att det på högre systemnivå vid många insatser saknats samsyn kring roller och ansvar och att det även har saknats gemensam inriktning och samordning av insatser och resurser. Detta är något som också lyfts fram i olika utredningar och rapporter rörande de senaste årens större

⁵ Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (2024). Ett enhetligt ledningssystem för kommunal räddningstjänst – ELS. ISBN 978-91-7927-443-6.

⁶ Sjöfartsverket (2020). Aktörsgemensamma insatser i oländig miljö med förmodat eller bekräftat sjukvårdsbehov i samband med sjö-, flyg- och fjällräddning: Uppdragsparallellitet mellan hälso- och sjukvård och statlig räddningstjänst.

⁷ Prospero Samhällssäkerhet AB (2023). Åtgärder för att utveckla och stärka Sjöfartsverkets räddningstjänstuppdrag utifrån erfarenheterna från två fartygsolyckor (Almirante Storni och Karin Hoej). Rapport SJV401 Rev B.

⁸ Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (2024). Ett enhetligt ledningssystem för kommunal räddningstjänst – ELS. ISBN 978-91-7927-443-6.

⁹ Statens haverikommission (2026). Grundstötning med en stridsbåt 90 H i Göteborgs skärgård. SHK 2026:02. ISSN 1400-5735.

fartygsolyckor¹⁰¹¹¹²¹³. En slutsats från tidigare händelser pekar också på ett behov av att säkerställa förmågan till en effektiv samverkan vid olyckor där ledningsfunktioner med ansvar och arbetsuppgifter relaterade till att genomföra och delta vid räddningsinsatser hos berörda aktörer behöver ökad kunskap och förståelse för varandras uppdrag. Utmaningarna idag återfinns bl.a. i att ansvaret är olika uppbyggda mellan räddningstjänster där initiativ, ledning och ansvarsövergångar mellan olika räddningsledningar samt kommunikationen mellan dem har utvecklats olika mycket och ser olika ut.

Förmågan att möta olika typer av större händelser eller parallella händelser som inträffar sällan såsom större fartygsolyckor är inte tillräckligt utvecklad i Sverige¹⁴. Vidare saknas idag ett enhetligt ledningssystem för sjö- och flygräddningstjänsten och annan statlig räddningstjänst. Samtidigt framkommer det att många olika aktörer var för sig har väl utvecklade förmågor men att det finns ett behov av att stärka förmågan att samverka. Nomenklatur och rollfördelning skiljer sig också åt inom den statliga räddningstjänsten. Tydligare larmplaner och utvecklade rutiner för samverkan samt samnyttjande av resurser skulle stärka räddningsarbetet. Det framkommer även ett behov av en tydlig roll- och ansvarsfördelning vid insatser på statligt vatten, särskilt för de aktörer som normalt inte verkar i denna miljö¹⁵. I samband med sjöräddningsinsatser vid större olyckor fattas ofta beslut utifrån olika lagstiftningar och såväl nationella som internationella regelverk, överenskommelser och konventioner⁹. Det finns behov av ökad tydlighet på vilka grunder olika delar av insatsen genomförs för de aktörer som inte regelmässigt arbetar med sjöräddningsinsatser.

¹⁰ Prospero Samhällssäkerhet AB (2023). Åtgärder för att utveckla och stärka Sjöfartsverkets räddningstjänstuppdrag utifrån erfarenheterna från två fartygsolyckor (Almirante Storni och Karin Hoej). Rapport SJV401 Rev B.

¹¹ Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (2024). Utvärdering av den aktörsgemensamma hanteringen av tre händelser ur ett krisberedskapsperspektiv: Redovisning av regeringsuppdrag. ISBN 978-91-7927-526-6.

¹² Statens haverikommission (2025). MARCO POLO - grundstötning i norra Hanöbukten. SHK 2025:03. ISSN 1400-5735.

¹³ Riksrevisionen (2025). Miljöräddning vid stora olyckor till sjöss – sällanhändelser som kan få omfattande konsekvenser. RiR 2025:27. ISBN 978-91-7086-730-9.

¹⁴ Sjöfartsverket (2020). Aktörsgemensamma insatser i oländig miljö med förmodat eller bekräftat sjukvårdsbehov i samband med sjö-, flyg- och fjällräddning: Uppdragsparallellitet mellan hälso- och sjukvård och statlig räddningstjänst.

¹⁵ Prospero Samhällssäkerhet AB (2023).

Projektet Aktörsgemensamma insatser i oländig miljö genomförde en kartläggning av roller, ansvar och mandat vid insatser med förmodat eller bekräftat sjukvårdsbehov i samband med sjö-, flyg- och fjällräddning¹⁶. I slutsatserna från projektet konstaterades att det finns förbättringsområden som skulle kunna genomföras med stöd av nuvarande lagstiftning. Förbättringsområdena omfattar t.ex. utvecklade arbetssätt för samlad lägesbild, metoder att leda en insats och förståelse för varandras roller samt behov av samverkan. Vidare konstaterade projektet bland annat att hälso- och sjukvården (regionen) idag involveras allt för sällan eller för sent i tidsförloppet vid händelser¹⁷.

Ett ytterligare utvecklingsområde som behöver beaktas är att Sverige som allierad i Nato och Sveriges totalförsvarsplanering behöver anpassas till Natos operationsplanering, vilket innebär att vi inte längre enbart försvarar Sverige, utan också Natos yttre gräns. Något som ställer nya krav på sjö- och flygräddningstjänsten¹⁸.

Det har inom olika forum och av olika myndigheter initierats projekt för att möta flera av dessa utmaningar. Sjöfartsverket har exempelvis nyligen meddelat att de initierat ett utvecklingsarbete för att bättre kunna hantera framtida fartygsolyckor. Vidare har den Nationella samverkansgrupp för oljeskadeskydd (NSO) där Myndigheten för civilt försvar, Kustbevakningen m.fl. myndigheter (Sjöfartsverket lämnade NSO och samverkansgruppen 2025¹⁹) samt Sveriges Kommuner och Regioner ingår, beslutat om ett projekt i syfte att stärka nationell samverkan för fartygsolyckor med förorening till sjöss²⁰. Av planen framgår att projektet bl.a. ska bidra till bättre samverkan, beakta ansvarsområden, skapa förståelse för det egna ansvaret och tydliggöra förväntningar. Dessutom har Myndigheten för civilt försvar remitterat ett utkast till nationellt stöd för beredskapsplanering av maritima olyckor med utsläpp av

¹⁶ Sjöfartsverket (2020). Aktörsgemensamma insatser i oländig miljö med förmodat eller bekräftat sjukvårdsbehov i samband med sjö-, flyg- och fjällräddning: Uppdragsparallellitet mellan hälso- och sjukvård och statlig räddningstjänst.

¹⁷ Sjöfartsverket (2020).

¹⁸ Myndigheten för samhällsskydd och beredskap och Försvarsmakten (2025). Gemensamma utgångspunkter för totalförsvaret 2025-2030. MSB 2025-08877; FM2025-19772:2.

¹⁹ Myndigheten för civilt försvar (2026). Remiss av Nationellt stöd: Beredskapsplanering av maritima olyckor med utsläpp av olja eller andra skadliga ämnen. MCF 2026-02702.

²⁰ Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (2025). Projektplan Stärkt nationell samverkan för fartygsolyckor med förorening till sjöss. Nationell samverkansgrupp för oljeskadeskydd (NSO) 2025.

olja och andra skadliga ämnen²¹. Detta nationella stöd för beredskapsplanering syftar till att skapa förutsättningar för aktörer att planera effektiva insatser, både enskilt och tillsammans, inför omfattande maritima olyckor med utsläpp av olja eller andra skadliga ämnen²².

Utredningens bedömning

För en effektiv utveckling av sjö- och flygräddningstjänstens olika delar bl.a. larmning, ansvarsförhållanden, samverkan, informationsutbyte, ledning och lärande bedömer utredningen att det krävs en utpekad myndighet med ett samlat ansvar. Myndigheten för civilt försvar arbetar med att utveckla räddningstjänsten på en övergripande nivå. Fokus har hittills legat på utveckling av den kommunala räddningstjänsten. Sjöfartsverkets fokus har varit på de mer operativa aspekterna av sjö- och flygräddningstjänsten och de har till följd av sitt uppdrag och resursläge haft begränsade möjligheter att samlat arbeta med bredare utvecklingsfrågor. För att förstärka den statliga räddningstjänsten och då särskilt sjö- och flygräddningstjänsten behöver ett brett och långsiktigt utvecklingsarbete bedrivas likt det som på senare år skett inom den kommunala räddningstjänsten.

Risken för att större och komplexa olyckor och parallella händelser ska inträffa har ökat liksom kraven på att kunna verka längre ut till havs och under längre tid. Försvarsmakten och Nato-medlemskapet ökar kraven på sjö- och flygräddningstjänsten. Dessutom ställs högre krav på riskbedömningar och skydd av personal än tidigare med krav på såväl utvecklade arbetssätt som på ny utrustning. Statlig räddningstjänst måste ta höjd för att kunna tillhandahålla en förmåga för situationer som skiljer sig från de gångna decennierna²³.

Dessutom bedömer utredningen att en förändring inom enbart sjö- och flygräddningstjänsten inte är tillräcklig utan förändringsbehovet omfattar även annan räddningstjänst dvs. miljöräddningstjänst till sjöss, fjällräddningstjänst men även kommunal räddnings-

²¹ Myndigheten för civilt försvar (2026). Remiss av Nationellt stöd: Beredskapsplanering av maritima olyckor med utsläpp av olja eller andra skadliga ämnen. MCF 2026-02702.

²² Myndigheten för civilt försvar (2026).

²³ Myndigheten för samhällsskydd och beredskap och Försvarsmakten (2025). Gemensamma utgångspunkter för totalförsvaret 2025-2030. MSB 2025-08877; FM2025-19772:2.

tjänst. Därtill behövs förändringar inom hälso- och sjukvården²⁴²⁵²⁶. Detta tydliggör behovet av en utpekad myndighet med ett tydligt ansvar.

Det av Sjöfartsverket initierade projektet att bättre kunna hantera fartygsolyckor och projektet avseende en stärkt nationell samverkan för fartygsolyckor med förorening till sjöss där Myndigheten för civilt försvar är sammanhållande har ambitiösa målsättningar avseende att kunna hantera bl.a. framtida oljeolyckor från fartyg. Det är viktigt att denna typ av projekt tar ett helhetsperspektiv på fartygsolyckor annars riskerar de att inte fullt ut omhänderta de problem som framkommer i olika olycksrapporter avseende bl.a. hanteringen av parallella insatser²⁷²⁸²⁹. Det kan konstateras att samtliga ingående myndigheter ser ett behov av att kunna möta framtidens fartygsolyckor bättre än idag, vilket är positivt. Även om det pågår flera utvecklingsinsatser på detta område så finns det risk att de idag avgränsas till att hantera enbart det som faller inom en myndighets ansvarsområde och inte utifrån det helhetsperspektiv som krävs enligt flera rapporter och utredningar. En starkare integrering mellan dessa projekt och aktörer bedöms underlättas med en utpekad samlande aktör.

I rapporten Aktörsgemensamma insatser i oländig miljö³⁰ framgår även om vissa åtgärder redan påbörjats så återstår flera delar. För att möjliggöra fortsatt utveckling behövs närmare samverkan och planering mellan berörda aktörer, såväl i ett före- som underperspektiv men inte minst i ett efterperspektiv, för att kontinuerligt kunna bedriva utvecklingsarbete. Rapporten presenterade många förslag till åtgärder som även adresserar flera av de utmaningar som

²⁴ Prospero Samhällssäkerhet AB (2023). Åtgärder för att utveckla och stärka Sjöfartsverkets räddningstjänstuppdrag utifrån erfarenheterna från två fartygsolyckor (Almirante Storni och Karin Hoej). Rapport SJV401 Rev B.

²⁵ Statens haverikommission (2025). MARCO POLO - grundstötning i norra Hanöbukten. SHK 2025:03. ISSN 1400-5735.

²⁶ Statens haverikommission (2023). Brand på fartyget ALMIRANTE STORNI, december 2021 utanför Göteborg. SHK 2023:01. ISSN 1400-5735.

²⁷ Prospero Samhällssäkerhet AB (2023).

²⁸ Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (2024). Utvärdering av den aktörsgemensamma hanteringen av tre händelser ur ett krisberedskapsperspektiv: Redovisning av regeringsuppdrag. ISBN 978-91-7927-526-6.

²⁹ Statens haverikommission (2026). Grundstötning med en stridsbåt 90 H i Göteborgs skärgård. SHK 2026:02. ISSN 1400-5735.

³⁰ Sjöfartsverket (2020). Aktörsgemensamma insatser i oländig miljö med förmodat eller bekräftat sjukvårdsbehov i samband med sjö-, flyg- och fjällräddning: Uppdragsparallellitet mellan hälso- och sjukvård och statlig räddningstjänst.

också framkommer i olika fartygsrapporter³¹³². Utredningen konstaterar sammanfattningsvis att det finns ett omfattande utvecklingsbehov och att det är viktigt att skapa förutsättningar för ett samlat och långsiktigt utvecklingsarbete.

4.3 En effektiv tillsyn och uppföljning är viktigt för en stärkt sjö- och flygräddningstjänst

Iakttagelser

Dagens tillsyn och verksamhetsuppföljning av sjö- och flygräddningstjänsten och den kommunala räddningstjänsten och annan statlig räddningstjänst framgår av förordning om skydd mot olyckor. Till skillnad från den kommunala räddningstjänsten, där den huvudsakliga tillsynen och föreskriftsrätten har samlats hos Myndigheten för civilt försvar, är tillsynen och föreskriftsrätten gällande den statliga räddningstjänsten utspridd på flera olika myndigheter.

Transportstyrelsen ansvarar enligt förordning om skydd mot olyckor för tillsyn av både sjöräddningstjänsten och flygräddningstjänsten. I luftfartsförordningen framgår att Transportstyrelsen har föreskriftsrätt gällande flygräddningstjänsten och luftfartsförordningen hänvisar i sin tur till bestämmelserna för flygräddningen i förordning om skydd mot olyckor. Någon föreskriftsrätt för sjöräddningstjänst finns idag inte. För fjäll- resp. miljöräddningstjänst till sjöss har Polismyndigheten resp. Kustbevakningen själva ansvaret för tillsynen enligt förordningen om skydd mot olyckor.

Transportstyrelsen har blivit rekommenderad av Statens Haverikommission (SHK) att ta fram ett regelverk för sjö- och flygräddningstjänsten, en rekommendation som inte har kunnat genomföras vad gäller sjöräddningstjänsten, Transportstyrelsens på

³¹ Prospero Samhällssäkerhet AB (2023). Åtgärder för att utveckla och stärka Sjöfartsverkets räddningstjänstuppdrag utifrån erfarenheterna från två fartygsolyckor (Almirante Storni och Karin Hoej). Rapport SJV401 Rev B.

³² Statens haverikommission (2026). Grundstötning med en stridsbåt 90 H i Göteborgs skärgård. SHK 2026:02. ISSN 1400–5735.

grund av att det idag saknas föreskriftsrätt³³. Myndigheten för civilt försvar ansvarar för tillsyn över kommunernas och länsstyrelsernas skyldigheter, samt samordningen mellan den statliga räddningstjänstens olika grenar. Myndigheten för civilt försvar har sedan 2014 samlat berörda myndigheter för att samverka fram en mer enhetlig syn på tillsyn.

Utredningens bedömning

Det saknas idag en enhetlig och samlad tillsyn av den statliga räddningstjänsten och bemyndiganden avseende föreskriftsrätten är inte enhetligt utformat. Detta försvårar en effektiv tillsyn och riskerar att negativt påverka utvecklingen av sjö- och flygräddningstjänsten. Enligt utredningen krävs en utpekad aktör med ett samlat ansvar för tillsyn inkl. föreskriftsrätt. Tillsyn innebär, utöver grundsyftet att säkerställa att regler och målsättningar med verksamheten följs och uppnås, möjligheter i att identifiera förbättringar, vilket i sig stärker möjligheten till en kontinuerlig utveckling.

4.4 Samverkan är avgörande för en effektiv räddningstjänst

Iakttagelser

Samverkan mellan olika aktörer inom sjö- och flygräddningen är som framgått central för en effektiv sjö- och flygräddningstjänst. Alla åtgärder som kan vidtas för att stärka samverkan är därför viktiga. Flertalet aktörer har framfört detta och flertalet rapporter pekar ut förmågan att samverka som en framgångsfaktor för att kunna möta olika typer av händelser³⁴³⁵. Enligt rapporterna är förmågan beroende på bl.a. graden av aktörsgemensam planering,

³³ Transportstyrelsen (2015). Framställan om ändring i förordningen (2003:789) om skydd mot olyckor. TSS 2015-2887.

³⁴ Sjöfartsverket (2020). Aktörsgemensamma insatser i oländig miljö med förmodat eller bekräftat sjukvårdsbehov i samband med sjö-, flyg- och fjällräddning: Uppdragsparallellitet mellan hälso- och sjukvård och statlig räddningstjänst.

³⁵ Prospero Samhällssäkerhet AB (2023). Åtgärder för att utveckla och stärka Sjöfartsverkets räddningstjänstuppslag utifrån erfarenheterna från två fartygsolyckor (Almirante Storni och Karin Hoej). Rapport SJV401 Rev B.

rutiner och att den har övats i förväg för att samverkan ska fungera på ett effektivt sätt³⁶³⁷.

Myndigheten för civilt försvar har konstaterat att det finns behov av att utveckla samverkan mellan samhällets aktörer som har i uppgift att hantera tidskritiska händelser där det handlar om att rädda liv och hälsa³⁸. Det framkommer vidare i utvärderingen av exempelvis fartygsolyckan med MS Marco polo, att det på en högre systemnivå saknats samsyn kring roller och ansvar, att det inte har funnits en samlad lägesbild samt att det har saknats gemensam inriktning och samordning av insatser och resurser³⁹. Denna bild återkommer i samband med andra insatser som exempelvis den komplexa hanteringen av branden ombord på MS Almirante Storni som omfattade såväl sjöräddning som miljöräddning till sjöss men även involverade kommunal räddningstjänst⁴⁰. Även mindre komplexa händelser som olyckan i samband med landning på Ronneby flygplats där oklarheter i kommunikationen fördröjde insatsen pekar i samma riktning⁴¹.

Samverkan i samband med aktörsgemensamma insatser i oländig miljö med förmodat eller bekräftat sjukvårdsbehov i samband med sjö-, flyg-, och fjällräddning underlättas också om aktörerna kan agera tillsammans på ett strukturerat och likartat sätt. För att förstå varandra behöver aktörerna ha ett aktörsgemensamt språk och kännedom om roller, ansvar och mandat⁴².

Utredningens bedömning

³⁶ Sjöfartsverket (2020). Aktörsgemensamma insatser i oländig miljö med förmodat eller bekräftat sjukvårdsbehov i samband med sjö-, flyg- och fjällräddning: Uppdragsparallellitet mellan hälso- och sjukvård och statlig räddningstjänst.

³⁷ Prospero Samhällssäkerhet AB (2023). Åtgärder för att utveckla och stärka Sjöfartsverkets räddningstjänstuppdrag utifrån erfarenheterna från två fartygsolyckor (Almirante Storni och Karin Hoej). Rapport SJV401 Rev B.

³⁸ Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB) (2025). Förslag till åtgärder för utvecklad samverkan mellan räddningstjänst-, blåljus- och andra samverkande aktörer. MSB 2023-10122.

³⁹ Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (2024). Utvärdering av den aktörsgemensamma hanteringen av tre händelser ur ett krisberedskapsperspektiv: Redovisning av regeringsuppdrag. ISBN 978-91-7927-526-6.

⁴⁰ Prospero Samhällssäkerhet AB (2023).

⁴¹ Statens haverikommission (2024). Olycka i samband med landning på Ronneby flygplats den 7 november 2022 med ett militärt stridsflygplan av modellen JAS 39 C Gripen. SHK 2024:02. ISSN 1400-5719

⁴² Sjöfartsverket (2020).

Vid en räddningsinsats är det den ansvariga myndigheten som har de juridiska befogenheterna för den specifika insatsen. Räddningsledaren har en stark ställning enligt lagen om skydd mot olyckor och har exempelvis rätt att i vissa fall begära att myndigheter, företag och enskilda personer att hjälpa till i räddningsarbetet. Det är den myndighet som ansvarar för räddningstjänsten som utser räddningsledaren och även den som slutligen ansvarar för insatsen. Flera myndigheter kan vidare bedriva räddningstjänst parallellt vid samma olycka, exempelvis kan Sjöfartsverket bedriva sjöräddningstjänst samtidigt som Kustbevakningen bedriver miljöräddningstjänst till sjöss. Vidare ändras ansvaret och de juridiska befogenheterna i det fall exempelvis ett fartyg övergår från statligt till kommunalt vatten. En välfungerande samverkan är därmed inte bara en fråga mellan aktörerna på plats utan är även en fråga mellan ansvariga myndigheter och kommuner på en högre strategisk nivå. Samverkan med sjöräddningssällskapet, polismyndigheten och den kommunala räddningstjänsten, regionerna m.fl. är ofta relativt omfattande, inte minst på plats. Samverkan är av central betydelse inom statlig räddningstjänst och något som fortsatt behöver upprätthållas och utvecklas längs hela räddningskedjan. Mer samorganiserad räddningstjänst, dvs med färre aktörer underlättar samverkan på strategisk nivå och samlar även det övergripande ansvaret för insatserna.

För att säkerställa förmågan till en effektiv samverkan vid olyckor behöver personal som verkar i ledningsfunktioner, chefer, beslutsfattare men även handläggare med ansvar för att genomföra och delta vid räddningsinsatser få en ökad kunskap och förståelse för varandras uppdrag. Förutom kunskapsinsatser krävs också tydliggörande av roller och ansvar, en samlad lägesbild samt en bättre samordning av aktörsgemensamma insatser och resurser.

4.4.1 Larmhantering och informationsdelning behöver bli bättre

Iakttagelser

En viktig del i informationshanteringen är att alla berörda aktörer kan inkluderas redan i den inledande larmfasen för att ta del av information och lägesbild då det ökar förmågan till beslut om deltagande och genomförande. Detta är särskilt viktigt eftersom omständigheterna ofta är oklara och det initiala informationsbehovet stort⁴³. Detta är en bild som delas av flertalet intervjuade aktörer.

En effektiv larmning och informationsdelning ställer höga krav på gemensamma och kompatibla system, både tekniska och organisatoriska. Inom ramen för CRF har Sjöfartsverket tidigare fört fram förslag om hur man skulle kunna utveckla metodiken kring alarmeringsflöden. Förslaget innebar att alarmeringen i högre utsträckning borde likna metodiken som finns för samtal till 112 där SOS Alarm tar emot nödsamtal och intervjuar den hjälpsökande med presumtivt berörda aktörer på medlyssning. På detta område har viss integrering redan genomförts och räddningsledningen i JRCC har sedan några år tillbaka medlyssning på SOS-alarm. Ett ömsesidigt informationsdelningsavtal har också upprättats, vilket inneburit att det idag sker systematiska informationsdelningar av insatskritisk information från SOS-alarm till JRCC. En lösning där räddningsledningen i JRCC skickar över motsvarande information till SOS-alarm har inte ännu införts. Som framgått inkommer vissa larm direkt till JRCC per telefon, VHF-radio eller genom satellit. Det som inkommer genom satellit omfattar larm till kontaktpunkten MAS (Maritime Assistance Service), från satellitnavigations-systemet (Cospas/Sarsat) och positionering av flyghaveri från Eurocontrols dataflöden.

Eftersom det idag saknas digital möjlighet för Sjöfartsverket att föra över information till SOS-alarm via samma system behöver räddningsledningen i JRCC i samtliga fall ringa och muntligen överföra information i det fall som larmet bedöms beröra kommunal räddningstjänst eller hälso- och sjukvård. Riksrevisionen fastslår att

⁴³ Sjöfartsverket (2020). Aktörsgemensamma insatser i oländig miljö med förmodat eller bekräftat sjukvårdsbehov i samband med sjö-, flyg- och fjällräddning: Uppdragsparallellitet mellan hälso- och sjukvård och statlig räddningstjänst.

då Sjöfartsverkets personal måste göra en bedömning av vad som är viktigast för mottagaren att ta del av så skapar det sammantaget utrymme för missförstånd⁴⁴. Behovet av att kunna skicka motsvarande information till SOS-alarm bedöms också uppstå i lägen där det statliga ansvaret för sjö- och flygräddningstjänst övergår till den kommunala räddningstjänsten, som t.ex. vid olyckan i samband med landning på Ronneby flygplats den 7 november 2022 med ett militärt stridsflygplan⁴⁵. Riksrevisionen konstaterar att ett gemensamt system för informationsutbyte, både för sjöverkande myndigheter och aktörer på landsidan, vore önskvärt⁴⁶. Det hade underlättat den gemensamma hanteringen och samordningen, samt sannolikt minskat risken för missförstånd. Riksrevisionen konstaterar samtidigt att det är en tidsödande process att ta fram en gemensam kravbild och nå fram till ett sådant system. Att se över möjligheterna att på ett effektivare sätt dela information från befintliga system bör därför prioriteras i det kortare perspektivet.

Det är inte heller möjligt med en digital informationsöverföring mellan Sjöfartsverket, Kustbevakningen eller Försvarsmakten som idag sitter i anslutning till JRCC eller med Polismyndigheten gällande fjällräddningstjänst.

Det framgår vidare av återkommande rapporter att rutin-händelser som insatser för sjukvårdshändelser ombord på fartyg fördröjts eller att överlämnande av en insats till kommunal räddningstjänst försvårats^{47,48,49,50}. Anledningarna som pekas ut är att det saknats en löpande digital informationsdelning. Vid större insatser ökar ofta kommunikationsvolymen mellan enheter, vilket skapar påfrestningar för räddningsarbetet och ökar risken för missuppfattningar ytterligare.

⁴⁴ Riksrevisionen (2025). Miljöräddning vid stora olyckor till sjöss – sällanhändelser som kan få omfattande konsekvenser. RiR 2025:27. ISBN 978-91-7086-730-9.

⁴⁵ Statens haverikommission (2024). Olycka i samband med landning på Ronneby flygplats den 7 november 2022 med ett militärt stridsflygplan av modellen JAS 39 C Gripen. SHK 2024:02. ISSN 1400-5719.

⁴⁶ Riksrevisionen (2025).

⁴⁷ Sjöfartsverket (2020). Aktörsgemensamma insatser i oländig miljö med förmodat eller bekräftat sjukvårdsbehov i samband med sjö-, flyg- och fjällräddning: Uppdragsparallellitet mellan hälso- och sjukvård och statlig räddningstjänst.

⁴⁸ Prospero Samhällssäkerhet AB (2023). Åtgärder för att utveckla och stärka Sjöfartsverkets räddningstjänstuppdrag utifrån erfarenheterna från två fartygsolyckor (Almirante Storni och Karin Hoej).

⁴⁹ Statens haverikommission (2024).

⁵⁰ Statens haverikommission (2025). MARCO POLO - grundstötning i norra Hanöbukten. SHK 2025:03. ISSN 1400-5735.

För att förbättra hanteringen av nödställda med förmodat eller bekräftat sjukvårdsbehov i samband med sjö-, flyg- eller fjällräddning kan insatserna stärkas genom att tydligare och tidigare inkludera hälso- och sjukvården genom informationsdelning. Som framgår i SAMSAR-projektet⁵¹ konstateras bl.a. att hälso- och sjukvården (regionerna) idag involveras alltför sällan eller för sent i samband med sjukvårdsinsatser i oländig miljö. Insatser i oländig miljö är ofta komplicerade och det kan snabbt uppstå brist på tid och resurser, vilket ytterligare kan försvåras av oklarheter kring exempelvis den drabbades geografiska position eller aktörernas ansvar och mandat. Detta gäller vid såväl mindre händelser som vid omfattande olyckor med många drabbade personer.

När det gäller informationsdelning finns det redan idag en informationssamverkan mellan JRCC och Försvarsmakten samt möjligheter för räddningsledningen i JRCC att ta del av viss information från Kustbevakningens Sjöbasis samt vid behov ta kontakt med kommunal räddningstjänst samt hälso- och sjukvården. Denna typ av informationsdelning sker idag framför allt genom telefonsamtal och inte genom systematisk informationsdelning.

Det har framkommit att de sjöverkande myndigheterna upplever att det finns utmaningar kopplat till avsaknaden av gemensamma system, vilket även Riksrevisionen som nämnts lyfter i sin rapport⁵². I rapporten har Sjöfartsverket framfört att många räddningstjänstorganisationer leder och följer upp sina insatser i ett särskilt system som SOS Alarm tillhandahåller. Sjöfartsverket och även Kustbevakningen har dock andra system för detta.

Utöver att kunna dela information finns det även behov av att kunna bistå med relevanta lägesbilder. Kustbevakningen har i uppdrag att tillhandahålla en uppdaterad sjölägesbild och har fått utökade uppdrag och befogenheter kopplade till sjöövervakning inom ramen för uppdraget att förmedla civilsjölägesbilder till berörda myndigheter. Inriktningen för Kustbevakningen innebär att de förväntas göra fördjupade analyser av den tillgängliga informationen och kunna ta fram och tillhandahålla den samlade civila sjölägesbilden till olika aktörer.

⁵¹ Sjöfartsverket (2020). Aktörsgemensamma insatser i oländig miljö med förmodat eller bekräftat sjukvårdsbehov i samband med sjö-, flyg- och fjällräddning: Uppdragsparallellitet mellan hälso- och sjukvård och statlig räddningstjänst.

⁵² Riksrevisionen (2025). Miljöräddning vid stora olyckor till sjöss – sällanhändelser som kan få omfattande konsekvenser. RiR 2025:27. ISBN 978-91-7086-730-9.

En civil sjöövervakningscentral för förstärkt övervakning av exempelvis sjötrafik, ett geografiskt område och förmedling av aktuell sjölägesinformation är under uppbyggnad av Kustbevakningen i Stockholm. Sjöövervakningscentralen ska ses som ett komplement till Kustbevakningens operativa ledningscentral och kunna ge en mer kvalificerad bild av sjölägesinformationen som t.ex. eventuella anomalier och bidra till högre beredskap för att skyndsamt kunna hantera incidenter i den maritima miljön. Sjöövervakningscentralen förväntas kunna arbeta dygnet runt och säkerställa direktkommunikation, genom Kustbevakningens ledningscentral, med de samverkansmyndigheter som behöver tidiga uppdateringar av sjölägesbilden och identifierade risker⁵³.

Utredningens bedömning

Larmhantering och informationsdelning är av central betydelse för att stärka sjö- och flygräddningstjänsten och en fråga som därför berör samtliga deltagande myndigheter och organisationer. Det är viktigt med en effektiv informationsdelning i syfte att säkerställa enskildas möjligheter att snabbt och säkert få kontakt med polis, statlig och kommunal räddningstjänst och ambulanssjukvård för effektiva hjälpinsatser i en nödsituation⁵⁴. Medhörning skapar möjlighet till bättre framförhållning och beredskap. En effektiv informationsdelning bedöms även underlätta beslutsfattandet avseende behovet av tidig insats samt även möjligheterna att förbereda för andra nödvändiga insatser som ambulanssjukvård, polisverksamhet eller annan räddningstjänst⁵⁵. Det är tydligt att räddningsledningens arbete, oavsett om den är i larmcentralen eller på händelseplatsen, stärks med en effektivare informationshantering.

Det framkommer ett tydligt behov av att prioritera en snabb förbättring av informationsdelningen mellan JRCC, SOS Alarm, kommunala räddningstjänsten samt med hälso- och sjukvården. Det

⁵³ Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (2025). Åtgärder för att stärka det civila försvarets förmågeutveckling för att hantera incidenter kopplade till undervattensinfrastruktur. Myndighetsgemensam redovisning av regeringsuppdrag Fö2025/00713.

⁵⁴ En nationell alarmeringstjänst – för snabba, säkra och effektiva hjälpinsatser. SOU 2018:28.

⁵⁵ En nationell alarmeringstjänst – för snabba, säkra och effektiva hjälpinsatser. SOU 2018:28.

är viktigt att relevant information effektivt kan föras vidare till berörda samverkansaktörer på alla nivåer. Vidare kan en ökad integrering av civila sjölägesbilder stärka räddningsledningens förmåga att leda räddningsinsatser men även öka möjligheterna att svara upp mot olika hotskalor och därmed minska riskerna för att försätta räddningspersonal i hotfulla situationer. För effektiva insatser och riskbedömningar krävs det god information som ger överblick över händelseplatsen och möjlighet till effektiv informationsdelning.

Systematiska informationsdelningar av insatskritisk information mellan räddningstjänstens olika aktörer inom och mellan statliga myndigheter och SOS Alarm m.fl. är viktiga för att stärka räddningskedjan. Utredningen konstaterar att det finns ett stort behov av ett fortsatt utvecklingsarbete för en framtida ordning där samtliga berörda larmcentraler och aktörer har tillgång till bästa möjliga information.

4.4.2 En samorganiserad räddningsledning för sjö- och flygräddningstjänsten och miljöräddningstjänst till sjöss stärker räddningstjänsten

Iakttagelser

Sjö- och flygräddningscentralen, JRCC, utgör den del i räddningskedjan där minutoperativa verksamheter påbörjas genom inkommande larm och där resurser sedan larmas ut. Det är räddningsledningen i JRCC som tillhandahåller den övergripande ledningen vilken är beroende av inkommande händelseinformation, den egna sjölägesbilden samt observationer från skadeplatsen. Genom att stärka förutsättningarna och förmågan för räddningsledningen i JRCC kan också sjö- och flygräddningskedjan stärkas genom att tillhandahålla rätt resurser, bättre information och stöd till enheterna vid händelseplatsen liksom till samverkande räddningstjänster.

I JRCC bedrivs idag ett kontinuerligt arbete med att förbättra och utveckla förmågan att leda och koordinera räddningsinsatser, ofta efter förslag från medarbetare och samverkansaktörer. Det pågår även ett samarbete med andra räddningstjänster gällande teknik och metodik t.ex. genom att räddningsledningen i JRCC har

medlyssning på andra larm för att snabbt kunna bistå med resurser. Samtidigt framgår det att om larmhantering, beslut om insatser, samordning av resurser och ledning för fler av statens räddningstjänster samorganiseras med JRCC skulle förmågan i sjö-, flyg- och miljöräddningstjänst till sjöss samt även fjällräddningstjänst öka⁵⁶⁵⁷. En ökad samverkan med regionerna kring vårdbehov och genomförande av sjukvårdsinsatser kan också lättare hanteras med en samlad statlig organisation oavsett om frågan rör sjö-, flyg-, miljö- eller fjällräddningstjänst. Ett bredare och mer samlat ansvar bör även kunna stärka möjligheterna till ett bättre omhändertagande av den nödställda genom möjlighet till adekvat vård.⁵⁸ Det är också värt att i sammanhanget påminna om att sjöräddningstjänstens och flygräddningstjänstens respektive räddningscentraler samorganiserades och slog samman när JRCC bildades 2010, vilket var ett viktigt steg för en effektivare räddningstjänst.

Utredningens bedömning

Det finns idag både uppdrag och resurser inom den statliga räddningstjänsten som skulle kunna samorganiseras och ledas på ett annorlunda sätt för att stärka sjö- och flygräddningstjänsten. Med en samorganisering och mer enhetligt arbetssätt ökar möjligheterna att snabbare och tydligare kunna prioritera och resurssätta en räddningsinsats. Samtidigt bör en samlad räddningscentral fortsatt utgöra en specialiserad funktion i räddningskedjan. Ledningen av miljöräddningstjänst till sjöss sker oftast på samma olycksplats och samtidigt som ledningen av sjöräddningstjänsten, och det är främst samorganiseringsbehovet mellan dessa som pekats ut i rapporterna, vilket talar för en samorganisering. Även om miljöräddningstjänst till sjöss och sjöräddningstjänst skiljer sig åt så är det ofta samma aktörer som är inblandade i båda typer av händelser. Vid de större miljöräddningshändelserna till sjöss har sjö- och flygräddningscentralen JRCC oftast blivit involverat på olika sätt, inte minst då

⁵⁶ Sjöfartsverket (2020). Aktörsgemensamma insatser i oländig miljö med förmodat eller bekräftat sjukvårdsbehov i samband med sjö-, flyg- och fjällräddning: Uppdragsparallellitet mellan hälso- och sjukvård och statlig räddningstjänst.

⁵⁷ Prospero Samhällssäkerhet AB (2023). Åtgärder för att utveckla och stärka Sjöfartsverkets räddningstjänstuppdrag utifrån erfarenheterna från två fartygsolyckor (Almirante Storni och Karin Hoej). Rapport SJV401 Rev B.

⁵⁸ Sjöfartsverket (2020).

det ofta inledningsvis finns misstanke om att det även kan vara aktuellt med en sjöräddningsinsats.

Om ledningen av miljöräddningstjänst till sjöss samorganiseras med JRCCs och på sikt möjligen även inkluderar fjällräddningstjänsten stärks enligt utredningens bedömning möjligheterna till ett mer enhetligt ledningssystem inom den statliga räddningstjänsten. Det skulle möjliggöra ökade ledningsförmågor med tydligare samlat ansvar och rådighet över tillgängliga resurser, bättre lägesbilder och öka möjligheterna till en effektiv hantering och samverkan i såväl vardagliga händelser som parallella och komplexa insatser, exempelvis större fartygsolyckor. Det bör även kunna öka tydligheten med en sammanhållen ledningscentral till vilken aktörerna kan vända sig vilket bör underlätta kommunikationen. En styrka med en samorganiserad ledningscentral är också att beredskapsarbetet kan stärkas.

En utökad samorganisering i JRCC skulle kunna bidra till att stärka ledningsförmågan samtidigt som det är viktigt att fortsatt upprätthålla renodlade räddningstjänster från alltför många andra uppgifter som annars kan riskera att minska JRCCs specialistfunktion. En ledningscentral där ärendehanteringens kraftigt överstiger grunduppdraget, i detta fall hantera sjö- och flygräddningshändelser, skulle sannolikt medföra att centralen blir mindre specialiserad med minskad förmåga som följd. Utifrån statistiken rörande antalet miljöräddnings- och fjällräddningstjänstären den skulle en framtida ledningscentral endast i begränsad omfattning leda till en ökad ärendehantering om dessa samorganiserades tillsammans med JRCC i samma ledningscentral. De senaste årens statistik visar, som framgått, att det årligen inträffar cirka 1100 sjöräddningsärenden, 700 flygräddningsärenden (figur 3.4), 250 ärenden avseende miljöräddningstjänst till sjöss samt 350 fjällräddningsinsatser. En samorganiserad räddningsledningscentral skulle även vid en samorganisering vara en specialiserad larmcentral men med utökat ledningsansvar och därmed bli mer av en samlad ledningscentral för statlig räddningstjänst. En sådan räddningscentral skulle i viss utsträckning efterlikna den norska modellen med en huvudräddningscentral (se, kapitel 3.20).

När det gäller fjällräddningstjänst finns framför allt kopplingar till flygräddningstjänst. Det utpekade ansvaret för flygräddning omfattar endast lokalisering av haveriplatsen men där ansvaret för

omhändertagandet av nödställda normalt sedan faller inom polisens ansvar avseende fjällräddningstjänst eller kommunal räddningstjänst. Det finns delar i fjällräddningstjänsten som både kopplar till sjö- och flygräddningstjänst avseende insatsernas tillvägagångssätt där det handlar om att finna och omhänderta nödställda personer.

En samorganisering med JRCC där även fjällräddningen ingår skulle kunna ha fördelen att den samlade flyg- och helikopterresursen kan kombineras, ledas och utnyttjas bättre. De flygande resurserna skiljer sig idag åt avseende helikoptertyp och samtidigt är polismyndighetens helikoptrar i hög grad uppbundna till annan myndighetsverksamhet än fjällräddningstjänst och kan därmed inte bidra till en stor förstärkning av sjö- eller flygräddningstjänsten. Det kan konstateras att en förändring av ansvaret för fjällräddningen sannolikt på sikt skulle kunna underlätta utvecklingen av ett likriktat arbetssätt och därmed stärka den statliga räddningstjänsten.

4.4.3 Samlokalisering är en styrka

Iakttagelser

Enligt Sjöfartsverket finns det idag en tydlig fördel med att Kustbevakningen och Försvarsmakten är samlokaliserad med räddningscentralen JRCC då det underlättar samverkan. Förutom att bidra med information och stöd till räddningsledningen kan myndigheterna även bidra med tekniskt stöd i form av information och personalstöd. Eftersom samverkan är av avgörande betydelse för en väl fungerande sjö- och flygräddningstjänst kan samverkan stärkas ytterligare om fler av de berörda aktörerna samlokaliseras i en ledningscentral. Utifrån de olyckor som de senaste åren inträffat till havs är det tydligt att det är ungefär samma resurser som deltar i sjö- och flygräddningstjänst respektive miljöräddningstjänst till sjöss. Det är oftast resurser från Sjöfartsverket, Sjöräddningssällskapet och Kustbevakningen med olika behov av involvering av kommunal räddningstjänst eller vård. Kustbevakningen, som är en viktig samverkansaktör, har påbörjat en utflyttning ur JRCCs lokaler eftersom de befintliga lokalerna inte bedömts tillräckligt stora och ändamålsenliga.

Erfarenheterna av JRCC och dess samlokalisering med Kustbevakningen och Försvarsmakten och en samlokalisering som Seglet i Örebro där polisen, SOS Alarm och räddningstjänsten fysiskt kan sitta tillsammans och leda insatser tillsammans dygnet runt, visar samtidigt på fördelarna med en samlokalisering. Det ger goda förutsättningar att hjälpas åt i ett tidigt skede av händelser och möjlighet till snabba kommunikationsvägar som möjliggör kortare larmkedjor liksom utökade möjligheter att situationsanpassa insatserna. Nerikes Brandkår pekar på stora möjligheter till erfarenhetsutbyte i vardagen både före och efter händelser⁵⁹, vilket även andra aktörer påpekat för utredningen. Seglet är konstruerat så att det även finns möjlighet för andra samhällsaktörer att nyttja lokalerna för samverkan, exempelvis vid större samhällsstörningar. Samverkan genom denna struktur innebär goda möjligheter att arbeta effektivt med bra och snabb tillgång till viktig information.

Förmågan att hantera konkreta och tidskritiska händelse och t.ex. snabbt kunna sammankalla till larm- eller samverkanskonferenser med representanter från larm- och ledningscentraler är viktiga. Det framgår att behovet även aktualiseras för statlig räddningstjänst. I en utvärdering av den aktörsgemensamma hanteringen av tre händelser där bl.a. insatsen vid fartyget Almirante Storni⁶⁰ ingår visar att en väl fungerande samverkan är särskilt viktig vid ovanliga och komplexa händelser och vid sådana situationer kan samlokalisering underlätta⁶¹.

Utredningens bedömning

Om dagens JRCC skulle samorganiseras med fler räddningstjänster, inte minst miljöräddningstjänst till sjöss, samtidigt som dagens samlokalisering värnas och utökas med Sjöräddningssällskapet pekar rapporter och erfarenheter på att räddningsförmågan skulle stärkas. Flera av dagens utmaningar för sjö- och flygräddningstjänsten skulle

⁵⁹ Nerikes Brandkår. Samverkanscentralen Seglet 2024-05-20. <https://www.nerikesbrandkar.se/omoss/verksamhet/organisation/raddningsregionbergslagen/samverkanscentralenseglet.4.2ec5167f18f3791389aa332.html>

⁶⁰ Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (2024). Utvärdering av den aktörsgemensamma hanteringen av tre händelser ur ett krisberedskapsperspektiv: Redovisning av regeringsuppdrag. ISBN 978-91-7927-526-6.

⁶¹ Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (2019) Behovsanalys inom ledning av kommunal räddningstjänst - Underlag i projektet "Ett enhetligt ledningssystem för kommunal räddningstjänst (ELS)"

bättre kunna hanteras genom att räddningsledningen och representanter för insatserna tar fram, bearbetar och förhåller sig till samma information på en gemensam samverkansarena. Sjöräddningssällskapet skulle med sina omfattade resurser bättre än idag kunna ge stöd till en räddningsledning för både sjöräddningstjänst och miljöräddningstjänst till sjöss. Det skulle sannolikt även möjliggöra en effektivare hantering av de förebyggande uttryckningar till medlemmar i Sjöräddningssällskapet. Vidare skulle myndigheterna i en sådan räddningscentral tillsammans med Sjöräddningssällskapet, på liknande sätt som Seglet i Örebro, kunna ta fram en gemensam lägesbild i ett tidigt skede av händelser, vilket borde kunna innebära snabbare kommunikationsvägar, kortare larmkedjor, effektivare informationsdelning och riskanalyser samt ge ökade möjligheter att situationsanpassa insatserna med rätt resurser. En samorganisering skulle också effektivare kunna möta utmaningar som identifierats vid de senaste fartygsolyckorna.

Polismyndigheten, som har ansvaret för fjällräddningen, ingår inte som en samverkande part i JRCC, men samverkar när det gäller flygräddningstjänst. Vad beträffar fjällräddningstjänsten bedöms en samlokalisering med JRCC idag inte innebära några större fördelar om inte ansvaret för fjällräddningstjänsten i sin helhet, inklusive helikopterverksamheten, också flyttas.

4.4.4 En starkt ledningsförmåga för rätt resurser i rätt tid

Iakttagelser

Gällande ledningsorganisationen för räddningsinsatser med fokus på att hantera inkommande larmuppgifter, prioritera, tilldela resurser och fatta insatsbeslut så framkommer flera utvecklingsbehov för att stärka och förtydliga detta arbete. Som beskrivits kan detta förbättras genom både samorganisering och samlokalisering men det finns också ett utvecklingsbehov av samverkans- och ledningsförmågan samt räddningsledningssystem. Det har framkommit i rapporteringen rörande de senaste större fartygsolyckorna att merparten av de vardagliga och vanligt förekommande SAR-händelserna hanteras på ett mycket professionellt och strukturerat

sätt⁶². För en effektiv hantering av exempelvis större fartygsolyckor finns det dock ett behov av att rutiner och förmågor utvecklas. Det handlar om behovet av ett tydligt aktörsgemensamt agerande för situationer av brådskande karaktär där ett snabbt agerande krävs, exempelvis vid större fartygsolyckor med både sjöräddnings- och miljöräddningsinsats eller där flera insatser pågår samtidigt och parallellt⁶³. En effektiv samverkan kräver bl.a. tydliga ansvars- och ledningsförhållanden⁶⁴. Vid dessa insatser är det också viktigt att de olika räddningsledningarna förstår varandras olika roller, ansvar och mandat⁶⁵. De förmågor som behöver utvecklas berör alla aktörer i systemet men insatserna startar och utgår oftast från ledningscentralen JRCC.

I utvärderingen av den aktörsgemensamma hanteringen av tre händelser där hanteringen av fartygsolyckan där Almirante Storni bl.a. ingick, lyfts att det på en högre system- och ledningsnivå saknades samsyn kring roller och ansvar och att det även saknades gemensam inriktning och samordning av insatser och resurser⁶⁶. Det framgår också att det saknades larmplaner för fartygsolyckor samt att kommunikationen till övriga aktörer uppvisat brister. Rapporten pekar på att de respondenter som var delaktiga i sjöräddningsfasen uppger att det fanns en muntlig samlad lägesbild, men att den inte förekom i något officiellt dokument. En slutsats som framförs är också att säkerställandet av förmågan till en effektiv samverkan vid olyckor kräver att aktörernas ledningsfunktioner med ansvar att genomföra och delta vid räddningsinsatser får en ökad kunskap och förståelse för varandras uppdrag. Det framgår även att det finns ett behov av att utveckla ett enhetligt ledningssystem mellan räddningsledningarna, där framför allt nomenklatur, roller och samverkansformer regleras⁶⁷.

⁶² Prospero Samhällssäkerhet AB (2023). Åtgärder för att utveckla och stärka Sjöfartsverkets räddningstjänstuppdrag utifrån erfarenheterna från två fartygsolyckor (Almirante Storni och Karin Hoej). Rapport SJV401 Rev B.

⁶³ Prospero Samhällssäkerhet AB (2023).

⁶⁴ Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (2024). Utvärdering av den aktörsgemensamma hanteringen av tre händelser ur ett krisberedskapsperspektiv: Redovisning av regeringsuppdrag. ISBN 978-91-7927-526-6.

⁶⁵ Prospero Samhällssäkerhet AB (2023).

⁶⁶ Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (2024).

⁶⁷ Prospero Samhällssäkerhet AB (2023).

Sjö- och flygräddningstjänsten bör även utveckla rutiner för stabsarbete i räddningsledningen⁶⁸. Syftet med en stab är att snabbt öka organisationens ledningsförmåga och genom ett strukturerat arbetssätt skapas uthållighet och sårbarheten minskar⁶⁹. Genom att använda stabsmetodik ökar möjligheterna att tillsätta kompetenser som vanligen inte behövs för att stödja verksamheten som t.ex. juridisk kompetens och kunskap om regelverk och konventioner.

Som framgår av de refererade rapporterna i detta avsnitt är ledningsorganisationen för räddningsinsatser, inte minst för att hantera större olyckor, ett område som behöver stärkas. Detta har även framkommit från flertalet intervjuade aktörer inom sjö- och flygräddningstjänsten.

Utredningens bedömning

I dag bygger ledningen för sjö- och flygräddningstjänsten respektive miljöräddningstjänsten till sjöss på en samverkansmodell där ingen av aktörerna har helhetsbilden eller rådighet utifrån ett bredare perspektiv. Det innebär även att utmaningarna överförs genom hela räddningskedjan ned till de aktörer som befinner sig på skadeplatsen. Det finns behov av ett utvecklingsarbete för att på system- och ledningsnivå i ledningscentralen JRCC och i ledningen för miljöräddningstjänsten skapa en bättre samsyn kring roller och ansvar i syfte att effektivt kunna fastställa en gemensam inriktning och samordning av insatser och resurser. Något som är särskilt viktigt vid större parallella händelser eller fartygsolyckor.

Det finns flera områden som kräver utveckling. Räddningsledningarna behöver arbeta mer likriktat och ett mer enhetligt ledningssystem behöver utvecklas. Vidare finns det ett behov av en starkare beredskapsfunktion som kan stärka upp den övergripande ledningen och beslutsfattandet vid komplexa eller mer långvariga händelser. Det finns även ett behov av att kunna sammankalla andra samverkande aktörer. Dessutom krävs en bredare ledaskapsutbildning som kan omhänderta de utvecklingsfrågor som kopplar

⁶⁸ Prospero Samhällssäkerhet AB (2023). Åtgärder för att utveckla och stärka Sjöfartsverkets räddningstjänstuppdrag utifrån erfarenheterna från två fartygsolyckor (Almirante Storni och Karin Hoej). Rapport SJV401 Rev B.

⁶⁹ Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (2024). Utvärdering av den aktörsgemensamma hanteringen av tre händelser ur ett krisberedskapsperspektiv: Redovisning av regeringsuppdrag. ISBN 978-91-7927-526-6.

till samsyn kring roller och ansvar inom sjö-, flyg- och miljöräddningstjänst till sjöss. En ökad användning av stabsmetodik för både sjö- och miljöräddningstjänst till sjöss skulle ytterligare kunna stärka samverkan och bidra till ökad enhetlighet mellan dessa räddningstjänster. Behovet av att kunna uppnå en bred utveckling talar enligt utredningen också för en starkare samorganisering mellan sjöräddningstjänst och miljöräddningstjänst till sjöss.

4.4.5 Skadeplatsnära ledning och rollen som OSC på händelseplatsen behöver stärkas

Iakttagelser

Detta område handlar om den operativa och omedelbara hanteringen av en händelse på en skadeplats, till skillnad från den övergripande ledningen som fokuserar på att prioritera, tilldela resurser och besluta om insatsen. Det finns idag brister i ansvarsordningen som innebär risk för oklarheter i vem som leder och organiserar en insats på plats och när ansvaret eventuellt går vidare till en annan räddningstjänst. Det kan också handla om att säkerställa att kontakt avseende en kommande överlämning tas i ett tidigt skede mellan räddningstjänsterna och med hälso- och sjukvården på land som kan behöva bistå vid sjöräddning⁷⁰.

I det internationella ramverket IAMSAR framgår att det finns behov av en On Scene Coordinator, OSC, när två eller flera enheter är engagerade. OSC är den som på skadeplatsen ska ansvara för att koordinera och genomföra en insats i samverkan med och efter beslut från räddningsledaren i JRCC. Det framgår av IAMSAR att OSC oftast är den person som ansvarar för den första enheten som anländer till en händelse fram till dess att denne avlöses av den särskilt utsedda koordinatören. I Sverige kan det röra sig om många olika enheter som kan vara först på plats, exempelvis från Sjöräddningssällskapet, Kustbevakningen eller Sjöfartsverket men även från Polismyndigheten, Försvarsmakten eller ett handelsfartyg.

⁷⁰ Prospero Samhällssäkerhet AB (2023). Åtgärder för att utveckla och stärka Sjöfartsverkets räddningstjänstuppdrag utifrån erfarenheterna från två fartygsolyckor (Almirante Storni och Karin Hoej). Rapport SJV401 Rev B.

Erfarenheten är att rollen som OSC sällan utnyttjas i Sverige⁷¹. Vid större händelser såsom med de två fartygsolyckorna, Almirante Storni och Karin Hoej, eller vid olyckan med stridsbåt 90 rapporterades det att räddningsledaren vid JRCC flera gånger utan framgång försökt få någon enhet att ta på sig rollen som OSC⁷². Utvärderingar lyfter också fram att det var genomförandet av parallella insatser samt det faktum att det idag finns två olika OSC för sjö- och flygräddningstjänst (On Scene Coordinator) respektive miljöräddningstjänst till sjöss (On Scene Commander) som bidrog till oklarheterna.⁷⁴

För att effektivt kunna hantera en händelse eller skapa goda förutsättningar att hantera flera parallella insatser finns behov av att tillämpa ett proaktivt förhållningssätt. Proaktivt förhållningssätt är förmågan att i samband med händelserna kunna förutse skeenden och ta initiativ för att tidigt minska risken för negativa konsekvenser⁷⁵. Den kommunala räddningstjänsten har under en längre tid arbetat med att utveckla ett proaktivt förhållningssätt och har idag en tydlig ordning för skadeplatsnära ledning. Det finns därför lärdomar från arbetet med att effektivisera den kommunala räddningstjänsten som skulle kunna vara värdefulla för statlig räddningstjänst. Vidare har även tillämpningen av ansvarsprincipen utvecklats och tydliggjorts, där den som ansvarar för en verksamhet i normala situationer också har motsvarande ansvar vid olyckor, kriser, höjd beredskap och andra samhällsstörningar⁷⁶. Utvecklingsarbetet hos den kommunala räddningstjänsten syftar till att kunna flytta besluten närmare händelsen och handlar om att genom ansvar och ledning effektivisera insatserna på skadeplatsen⁷⁷. En del av detta arbete handlar också om att skapa en tydlig nomenklatur dvs ett

⁷¹ Prospero Samhällssäkerhet AB (2023). Åtgärder för att utveckla och stärka Sjöfartsverkets räddningstjänstuppdrag utifrån erfarenheterna från två fartygsolyckor (Almirante Storni och Karin Hoej). Rapport SJV401 Rev B.

⁷² Prospero Samhällssäkerhet AB (2023).

⁷³ Statens haverikommission (2026). Grundstötning med en stridsbåt 90 H i Göteborgs skärgård. SHK 2026:02. ISSN 1400-5735.

⁷⁴ Prospero Samhällssäkerhet AB (2023).

⁷⁵ Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (2024). Utvärdering av den aktörsgemensamma hanteringen av tre händelser ur ett krisberedskapsperspektiv: Redovisning av regeringsuppdrag. ISBN 978-91-7927-526-6.

⁷⁶ Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (2018). Gemensamma grunder för samverkan och ledning vid samhällsstörningar. ISBN: 978-91-7383-884-9.

⁷⁷ Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (2020 reviderad 2025). Handbok i civil beredskap för kommuner – 2. Kommunala verksamheter – Räddningstjänst. ISBN: 978-91-7927-474-0.

gemensamt språk, vilket som nämnts gjorts genom utvecklingen av särskilt system benämnt Ett enhetligt ledningssystem för kommunal räddningstjänst (ELS)⁷⁸. För att kunna fatta beslut vid en ledningscentral krävs tydlig information och en överblick av skadeplatsen, vilket kan vara svårt för personer som inte befinner sig där. Det finns idag ingen motsvarande enhetlig ledningsstruktur och nomenklatur inom statlig räddningstjänst i Sverige.

Sjöfartsverket har efter olyckan med stridsbåt 90 i Göteborg 2025 inlett ett projekt tillsammans med Sjöräddningssällskapet och Kustbevakningen i syfte att se över och vid behov utveckla OSC-funktionen⁷⁹. Rollen som OSC ställer grundläggande krav på utbildning och rätt förutsättningar gällande mandat m.m. Sjöfartsverket tillhandahåller idag utbildningar för blivande OSC. Deltagarna kommer främst från Sjöfartsverket (lotsar), Kustbevakningen, Sjöräddningssällskapet, polisen och handelsflottan (befälhavare). Utbildning av OSC är fokuserad på sjöräddning och omfattar idag inte agerandet vid parallella händelser såsom vid miljöräddning till sjöss.

Utredningens bedömning

Det är viktigt att ansvariga på plats har tillräckliga och tydliga mandat för de uppgifter de ska utföra. Avsaknaden av ett sådant proaktivt arbetssätt riskerar leda till ett mindre effektivt räddningsarbete. Utvecklingen inom kommunal räddningstjänst visar på att det är en styrka om ledning och beslut i högre grad kan utgå ifrån enheter som befinner sig på plats. Det är räddningsledaren i JRCC som idag har huvudansvaret och som fattar beslut om insatsen men möjligheten att vidareföra mandat kan utvecklas och effektivisera räddningsarbetet. Vidare krävs det ett tydligare ledarskap och ansvar för de enheter som först är på plats liksom en tydlig ansvarsövergång när andra räddningsenheter anländer. För att genomföra en sådan utveckling krävs det, förutom kompetens och förmåga, också tydligare larm- och ledningsplaner genom hela räddningskedjan.

⁷⁸ Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (2024). Ett enhetligt ledningssystem för kommunal räddningstjänst – ELS. ISBN 978-91-7927-443-6.

⁷⁹ Statens haverikommission (2026). Grundstötning med en stridsbåt 90 H i Göteborgs skärgård. SHK 2026:02. ISSN 1400-5735.

Tydligare rutiner och mandat samt kunskap bedöms underlätta för att aktörerna ska ta på sig rollen som OSC. Det finns också behov av att förtydliga begreppet OSC. Inte minst eftersom rollen som OSC sällan utnyttjas i Sverige⁸⁰. En förutsättning för en ansvarsövergång är också att det finns en person som har förmåga att ta ledningen på plats. Räddningsledaren i JRCC saknar idag en tydlig ledningsfunktion på händelseplatsen till vilken detaljbeslut kan delegeras, särskilt vid mer omfattande insatser. En tydlig ledning på plats skulle ha betydligt bättre förutsättningar att fatta beslut och göra rätt avvägda prioriteringar av operativ karaktär på skadeplatsen.

Kunskapen om vad parallellitet innebär, exempelvis när sjöräddningstjänst och miljöräddningstjänst till sjöss behöver agera på samma plats, behöver även bli bättre hos de deltagande aktörerna på skadeplatsen. Detta för att kunna uppnå en god samverkan i hela räddningskedjan från ledningscentralen och ut till händelseplatsen.

Det saknas idag ett samlat och tydligt systematiskt arbete för att kunna utveckla hantering och ledning, inte minst vid parallella insatser, på ett liknande sätt som skett inom den kommunala räddningstjänsten. Det finns därför ett behov av att stärka sjö- och flygräddningstjänsten genom att fortsätta Sjöfartsverkets initierade arbete med skadeplatsnära ledning och bygga vidare erfarenheterna från utvecklingen av ELS.

En förutsättning för att kunna utveckla hanteringen av större, parallella eller komplexa händelser är också att utbildningarna utvecklas och anpassas till aktörerna. Det är i sammanhanget viktigt att påpeka att vid räddningsinsatser på land, som vid en trafikolycka, så är det huvudsakligen alltid anställda i räddningstjänsten som anländer till händelseplatserna medan det inom sjö- och flygräddningen ofta är fråga om frivilliga resp. besättningspersonal från handelsfartyg. Det understryker behovet av utbildningar men innebär också att det finns vissa skillnader i förutsättningarna för räddningsinsatser och räddningsledning som behöver beaktas. Det finns behov av en bredare samling i denna fråga samt en aktör som kan driva utvecklingen. Vidare finns det behov av att i större omfattning tillämpa OSC samt skapa övningstillfällen för de aktörer som kan förväntas bli föremål för att ta en sådan roll i framtiden.

⁸⁰ Prospero Samhällssäkerhet AB (2023). Åtgärder för att utveckla och stärka Sjöfartsverkets räddningstjänstuppdrag utifrån erfarenheterna från två fartygsolyckor (Almirante Storni och Karin Hoej). Rapport SJV401 Rev B.

4.5 Utbildning och övning är centrala för en väl fungerande räddningsverksamhet

Iakttagelser

En väl fungerande sjö- och flygräddningstjänst bygger på en omfattande utbildnings- och övningsverksamhet. Sjöfartsverket erbjuder idag ett antal olika utbildningar som vänder sig till samtliga aktörer i räddningskedjan som arbetar med sjö- och flygräddning. Utbildningarna för sjöräddningen sker idag på flera platser, både på Arkö utanför Norrköping och i Sjöfartsverkets lokaler i Göteborg och för räddningsledare vid JRCC. Det finns dessutom grundutbildning som ges hos de samverkande organisationerna samt en omfattande regional och lokal övningsverksamhet. Kustbevakningen genomför också en rad olika utbildningar inom det maritima området där miljöräddningstjänst till sjöss men även vissa SAR-utbildningar ingår.

Sjöfartsverket bedriver också en nationell övningsverksamhet till sjöss och även i viss omfattning i fjällmiljö. Sjöfartsverkets nuvarande utbildningar har lyfts fram av deltagande aktörer som bra och ändamålsenliga. Utbildningarna anpassas också efter nya erfarenheter och rutiner som tagits fram nationellt eller internationellt för sjö- och flygräddningstjänsten. Under de senare åren har flera olyckor inträffat där gemensamma samverkansutmaningar har identifierats, inte minst vid större fartygsolyckor men även för vissa vardagliga händelser.

Nuvarande kursplan omfattar inte någon särskild utbildningsinsats med anledning av det rådande omvärldsläget. Ett nytt element som kompletterar befintliga utbildningar är övningar utan positions-sändare AIS.

Det finns redan idag möjligheter för andra myndigheter och externa organisationer att hyra in sig på Arkö, vilket Kustbevakningen ibland gör för att genomföra sina egna utbildningar. Sjöfartsverket har utrett verksamheten på Arkö och konstaterat att den kan utvecklas för ett visst meruttnyttjande, framför allt inom SAR-utbildning och närliggande verksamheter. För att möjliggöra för en mer betydande kapacitetsökning skulle det dock krävas investeringar i anläggningen. Enligt nuvarande regler får

endast ettårsavtal tillämpas med externa aktörer vilket försvårar en långsiktig planering.

Sjöfartsverket ser också en större framtida efterfrågan på de högre utbildningarna såsom Advanced-SAR och SAR-OSC vilket bedöms innebära att utbildningen Basic-SAR i framtiden i högre utsträckning behöver genomföras av de samverkande aktörerna. Advanced-SAR är en utbildning som riktar sig till samtliga samverkande aktörer och som genomförs under internationella förhållanden på Arkö, vilket lyfts fram som en möjliggörande faktor till en mer aktörsgemensam arbetskultur mellan de deltagande aktörerna. Vidare har det framkommit att utbildningen som riktar sig till räddningsledare behöver utvecklas.

Den införda utvärderingsmetodiken After Action Review (AAR), som Sjöfartsverkets införde för sjö- och flygräddningen under 2025 är en metod som kan användas för att stärka lärandet. AAR tillämpas idag av flera räddningstjänster och Myndigheten för civilt försvar har tagit fram utbildningsmaterial och handledning för att sprida kunskap om arbetsmetoden⁸¹. Sjöfartsverkets egna SAR-samordnare har i sin roll som utbildare ett mervärde bl.a. eftersom de deltar i den nyligen införda utvärderingsmetodiken AAR, vars slutsatser löpande kan införlivas i olika utbildningar.

Sjöfartsverkets helikopterverksamhet övar ofta inom sitt verksamhetsområde och har normalt goda möjligheter att öva tillsammans med fartyg från handelsflottan eller med andra aktörer som t.ex. Sjöräddningssällskapet. Den sjögående övningsverksamheten fungerar också bra regionalt och inom resp. aktörs ansvarsområde. Däremot har samverkansövningar mellan olika aktörer, annan räddningstjänst och internationella övningar vissa svårigheter att kunna genomföras regelbundet och i tillräcklig omfattning⁸². Vidare har det också framkommit att det är viktigt att enskilda aktörerna i högre grad bör ges möjlighet att i ökad utsträckning få delta i planering såväl som genomförande samt utvärdering av övningar för att stärka förståelse, relevans och måluppfyllnad. Riksrevisionen pekar i sin granskning ut brister avseende Sveriges förmåga att hantera större fartygsolyckor och

⁸¹ Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (2021). För dig som vill börja använda After Action Review – AAR. ISBN: 978-91-7927-159-6.

⁸² Prospero Samhällssäkerhet AB (2023). Åtgärder för att utveckla och stärka Sjöfartsverkets räddningstjänstuppdrag utifrån erfarenheterna från två fartygsolyckor (Almirante Storni och Karin Hoej). Rapport SJV401 Rev B.

lämnar rekommendationen att ge en myndighet i uppdrag att vara sammanhållande för övningar där Kustbevakningen, Sjöfartsverket, Transportstyrelsen, länsstyrelser och kommunal räddningstjänst gemensamt övar hanteringen av stora fartygsolyckor med miljökonsekvenser till sjöss⁸³.

Vidare genomförs regelbundet större internationella sjöräddningsövningar som ibland har tydliga sjöräddningsmoment eller hantering av större fartygsolyckor som t.ex. massevakuering. Internationella övningar kan ske inom ramen för flera olika samarbeten såsom Nato:s flyg- och sjöräddningsövningar, EU Maritime Security (EUMARSEC), Multipurpose Maritime Operations (MMO), Frontex eller Arctic Coast Guard Forum. Övningarna sker på många platser bl.a. i Medelhavet, Arktis och i Östersjön. Ofta ingår övningsmoment för sjöräddning i samband med andra övningar som en del av en serie av övningsmoment avseende sjösäkerhet, fiskerikontroll eller miljöräddningstjänst till sjöss.

För svensk sjöräddningstjänst har det visat sig svårt att kontinuerligt delta med sjöräddningsresurser i dessa internationella övningar, inte minst på grund av resursbrist eftersom SAR-helikoptrarna har svårigheter att delta då de är bundna av att upprätthålla beredskapen i Sverige. Detta har framkommit i dialog med såväl Sjöfartsverket som Kustbevakningen. Den svenska statliga representationen har vid dessa övningar under de senaste åren främst skett genom Kustbevakningen som deltagit på plats utifrån sina uppdrag. Även om Kustbevakningen har beredskap och förmåga till sjöräddning har de idag inte uppdrag eller mandat för att delta i övningarnas sjöräddningsdel, vilket inneburit att Sverige inte alltid deltagit vid sjöräddningsmomenten eller i den strategiska utvecklingen vid flertalet av dessa internationella övningar.

Myndigheten för civilt försvar har en utbildningsverksamhet liksom förmåga att driva utveckling mot en starkt samlad räddningstjänst och ansvarar idag bl.a. för den nationella förvaltningen av utbildningssamverkan för blåljusaktörer. Denna utbildningssamverkan för blåljusaktörer är en sammanhållande funktion för aktörsgemensamma utbildningar och övningar⁸⁴. Projekt Blåljus, som är ett sådant exempel, har arbetat med att ta fram en gemensam

⁸³ Riksrevisionen (2025). Miljöräddning vid stora olyckor till sjöss – sällanhändelser som kan få omfattande konsekvenser. RiR 2025:27. ISBN 978-91-7086-730-9.

⁸⁴ Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (2019). Förvaltningsplan projekt BlåljUS - Blåljusaktörer i UtbildningsSamverkan.

utbildningsplattform för området skydd, undsättning och vård. Projektet syftade bl.a. till ett framtida metodstöd för enhetlig och effektiv utbildningssamverkan. I projekt Blåljus bedömdes att gemensamma nationella mål och en strategisk styrning skulle ge en kontinuitet och en robust utbildningssamverkan mellan blåljusmyndigheter.

Utredningens bedömning

Det finns ett tydligt behov av att stärka utbildningsinsatserna och öka deltagande i och genomförande av övningar. Ett samlat ansvar för vissa av de centrala utbildningarna skapar förutsättningar för att driva ett effektivt utvecklingsarbete avseende utbildningsverksamheten för sjö- och flygräddningstjänsten. Myndigheten för civilt försvar har idag en omfattande utbildningsverksamhet riktad mot den kommunala räddningstjänsten. En liknande samlad utbildningsverksamhet riktad mot miljöräddningstjänst till sjöss och sjöräddningstjänst skulle effektivt kunna möta många av de behov som identifierats.

Övningsverksamheten nationellt men inte minst internationellt, är viktig för att säkerställa att framtida insatser effektivt kan genomföras men även för att Sverige ska kunna svara upp mot omvärldens krav. Det genomförs internationella övningar i Sveriges och EU:s närområden där inte minst sjöräddning ofta är en del av ett större övningsscenario, vilka efterliknar vissa av de situationer som uppstått i tidigare fartygsolyckor.

I dag finns i Sverige inte en sammanhållen och överordnad styrning för när och i vilken omfattning övningsverksamhet med flera aktörer ska genomföras. Större övningar kräver gemensam planering mellan flera samverkande myndigheter och kan idag endast uppnås genom samverkan och gemensam prioritering mellan berörda myndigheter. Detta bidrar till svårigheten att i tillräcklig omfattning få till stånd övningar.

Sjöfartsverket deltar i internationella övningar i Sveriges när-område men mer sällan i andra områden på grund av resursbrist. Kustbevakningen deltar idag i internationella övningar i olika havs-områden och deltar då i de övningsmoment som omfattar deras ansvar dvs t.ex. miljöräddning till sjöss men oftast inte i sjöräddningsmoment. Myndigheten bedöms utan större kostnader

kunna delta sjöräddningsövningar och därmed fullt ut delta i övningens olika delar. Den idag rådande medför att svenskt deltagandet i internationella övningarna inte stärker Sveriges förmåga på sjöräddningsområdet i den utsträckning som är möjlig och önskvärd. En högre grad av övningsdeltagande skulle stärka Sveriges förmåga att hantera olyckor till sjöss, både inom och utanför vår ekonomiska zon samt stärka vår förmåga till samarbeten bilateralt eller internationellt.

Det finns därför behov av att utveckla och stärka övningsverksamheten. Därutöver finns det behov av att vid bredare nationella eller bilaterala övningar säkerställa att kunskapen om olika enheters förmågor och begränsningar finns hos övningsledningen för att övningsverksamheten ska leverera önskvärda resultat. Det finns mot denna bakgrund ett behov av en stärkt samordning och tydligare styrning av övningsverksamheten. Detta kan uppnås genom ett mer samlat ansvar för övningsverksamheten och i viss utsträckning genom ökad samverkan mellan berörda aktörer.

Det bedöms finnas goda möjligheter att utveckla utbildnings- och övningsverksamheten på Arkö för att hantera bredare övnings- och utbildningsverksamhet för statliga räddningstjänster.

Det finns dessutom behov av att mer systematiskt tillvarata erfarenheter från olyckor, inte minst där flera aktörer har medverkat. I dag sker bredare erfarenhetsutbyten genom forum som exempelvis CSSF och CRF men det finns potential att stärka utvecklingen genom än mer systematiska och gemensamma uppföljningar av komplexa och parallella händelser. Flera av de aktörer som varit delaktiga i en händelse utvärderar och utreder ofta händelsen från sitt eget perspektiv i den omfattning de anser vara rimligt men det saknas idag en bredare systematisk uppföljning. En systematisk uppföljning kan också bidra till utvecklingen av utbildningsprogrammen.

4.6 Räddningshelikoptrarnas utnyttjande kan öka genom åtgärder på strategisk nivå

Iakttagelser

SAR-helikoptrarna är en specialiserad resurs inom sjö- och flygräddningstjänsten. Även om de inte deltar i alla larm så fungerar de som extra säkerhet när sjögående farkoster befinner sig i räddningsarbete. Efterfrågan på beredskap från helikoptrarna har ökat till följd av Försvarmaktens ökande behov.

Statens Haverikommission visar i sin utredning⁸⁵ att Sjöfartsverkets helikopterverksamhet är underdimensionerad i förhållande till ambitionen att tillhandahålla SAR-helikoptrar på fem baser i landet dygnet runt. I utredningen sägs också att med sju helikoptrar och det underhåll som krävdes fanns det vid tidpunkten för utredningen inte ens teoretiska möjligheter att löpande upprätthålla beredskapen på fem baser samtidigt. Sedan utredningen genomfördes har bl.a. underhållsarbetet förändrats för att minska tiden för underhåll och reparation. Helikopterresursen är dock fortsatt en knapp resurs. Som en konsekvens av detta finns det bl.a. begränsade möjligheter att delta i internationella övningar i områden utanför helikopterbasernas verksamhetsområde. I takt med att helikoptrarna blir äldre så kommer troligen också underhållsbehovet att öka, vilket kommer ställa krav på ännu hårdare prioriteringar.

SAR-helikoptrar har bistått fjällräddningen under vinterhalvåret vid några få tillfällen av de 300–350 årliga resurssatta larmen, enligt Polismyndighetens statistik. Under den tiden helikoptern flyttats till norr har tidigare basen i Visby tvingats stänga. Baserat på tidigare analyser som Sjöfartsverket gjort bedömdes en stängning i Visby medföra lägst påverkan på den nationella sjö- och flygräddningsförmågan. På grund av det förändrade omvärldsläget och eftersom Försvarmakten nu har en ökad verksamhet i Östersjöområdet har Visbybasen fått en större betydelse, inte minst med hänsyn till beredskap för den militära övnings- och insatsverksamheten. Sjöfartsverket gjorde tidigare bedömningen att om Sverige ska ha fjällflygförmåga med sjö- och flygräddningstjänstens helikopter AW139 SAR och samtidigt hålla i gång landets fem baser, behövs

⁸⁵ Statens haverikommission (2019). Temautredning: Räddningsinsatser med Sjöfartsverkets helikoptrar. RO 2019:01. ISSN 1400-5735.

ytterligare en helikopter med besättning⁸⁶. Sammantaget gör detta att deltagandet i fjällräddningen medför att helikopterförmågan inte fullt ut möter behoven i dagsläget och vid fjällräddningsinsatser behöver det prövas vilken bas som kan behöva stängas. Även internationella övningar kan medföra att en bas tillfälligt stängs.

Utnyttjandet av helikoptrarna kan öka bl.a. genom att minska den tid som idag läggs på övning och i stället lägga den på andra uppdrag, utan att minska den beredskap som krävs. I dag nyttjas räddningshelikoptrarna för skarpa uppdrag endast till mindre än 1% av den tillgängliga tiden. Ungefär 6% av tiden genomförs övningar. En omprioritering från övning till andra uppdrag är därmed också möjligt utan att underhållsbehovet ökar.

Flera utredningar och även flera aktörer pekar också på att helikoptrarna skulle kunna utnyttjas mer utan att det krockar med grunduppdraget. Det kan handla om sjuktransporter, räddning på land i oländiga miljöer, eftersök av försvunna personer eller skyndsamma transporter åt Polismyndigheten m.m. Förmågan till snabb insatstid, snabb upphämtning och transport för rätt vårdbehov gör att helikoptrarna är av stort värde, både vid mindre olyckor och i samband med mer omfattande händelser med större skadeutfall. Sverige har idag inte någon utvecklad nationell samordnad koordinering av de helikoptrar som deltar i räddningstjänst⁸⁷.

Sjöfartsverket utför redan idag transporter med helikopter på begäran av sjukvårdshuvudman enligt de avtal som verket slutits med vissa regioner. Regionerna har samtidigt egna eller upphandlade flygande resurser som är utrustade och planerade för sjukvårdstransporter, vilket medför att mervärdet av att använda SAR-helikoptrarna sannolikt främst skapas vid överbelastningar inom hälso- och sjukvården eller större olyckor. Helikoptrarna används även i viss utsträckning inom kommunal räddningstjänst.

Helikoptrarnas möjligheter till brandsläckning vid skogsbränder redovisades i ett svar på ett tidigare regeringsuppdrag till Sjöfartsverket⁸⁸. I uppdragsredovisningen konstateras att den

⁸⁶ Sjöfartsverket (2024). Årsredovisning 2023.

⁸⁷ Sjöfartsverket (2020). Aktörsgemensamma insatser i oländig miljö med förmodat eller bekräftat sjukvårdsbehov i samband med sjö-, flyg- och fjällräddning: Uppdragsparallellitet mellan hälso- och sjukvård och statlig räddningstjänst.

⁸⁸ Sjöfartsverket (2018). Uppdrag att utreda förutsättningarna för att använda Sjöfartsverkets sjö- och flygräddningshelikoptrar som en resurs för skogsbrandsbekämpning, del 2. Redovisning av regeringsuppdrag.

utrustning samt utbildning som bedöms krävas för att bistå i brandsläckning gör det osannolikt att ett framtida deltagande tydligt skulle bidra till en effektiv användning av helikoptrarna. Detta särskilt om en medverkan innebär att helikoptrarna lämnar sitt huvuduppdrag under en längre tid. Det finns dessutom andra helikoptrar på marknaden som är mer effektiva än AW139 SAR för ren skogsbrandsbekämpning. Möjligheterna till denna användning försvåras också av det faktum att den mest intensiva perioden för sjö- och flygräddningstjänsten sammanfaller med den mest intensiva perioden för skogsbränder. Det framgår dock av rapporten att helikoptrarna skulle kunna bistå i det initiala släckningsarbetet vid skogsbränder inom ramen för befintliga helikopterresurser⁸⁹. Det förutsätter dock bl.a. att branden behöver identifieras tidigt inom ett avstånd som medger att helikoptern vid behov kan återgå till sin bas. Det begränsar den geografiska ytan i vilken en helikopter kan bidra i släckningsarbetet. Vidare kräver det investeringar i släckningsutrustning samt en besättning som är övade på denna typ av insats.

Myndigheten för civilt försvar redovisade den 25 april 2025 ett regeringsuppdrag tillsammans med Kustbevakningen om flygande resurser för skogsbrandsläckning där myndigheterna förordade att nuvarande flygplansflotta med tre flygplan för sjöövervakning ersätts med sex nya flygplan av större liknande modell som är utrustade för att klara flera tillkommande uppgifter⁹⁰. Utöver sjöövervakning ska de klara av att användas för skogsbrandsläckning genom att tankas med släckvatten på flygplats och för transport av förnödenheter, insatspersonal och utrustning samt evakuering av nödställda och skadade.

Myndigheten för civilt försvar och Kustbevakningen fick hösten 2025 varsitt uppdrag¹⁰³¹⁰⁴ att se över införskaffandet av nya flygande resurser. Kustbevakningen har i uppdrag att analysera och redovisa hur myndigheten i samband med en framtida ersättning av nuvarande flygplansflotta kan stärka sjöövervakningsförmågan och samtidigt skapa synergieffekter genom merutnyttjande för andra

⁸⁹ Sjöfartsverket (2018). Uppdrag att utreda förutsättningarna för att använda Sjöfartsverkets sjö- och flygräddningshelikoptrar som en resurs för skogsbrandsbekämpning, del 2. Redovisning av regeringsuppdrag.

⁹⁰ Kustbevakningen och Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (2025). Kustbevakningens och MSB:s redovisning av regeringsuppdrag att utreda framtida svensk flygande förmåga för skogsbrandsläckning. MSB: 2025-03629, KBV: 2025-515.

uppgifter som bidrar till Sveriges samlade beredskap⁹¹. Myndigheten för civilt försvar har fått ett liknande uppdrag⁹² som redovisades den 16 mars 2026 där de bland annat skulle analysera effektivitet, tillgänglighet och kostnad för användning av lätta och medeltunga helikoptrar, små och medeltunga skopande flygplan samt tankande flygplan för skogsbrandsläckning⁹³. Myndigheten skriver i sin redovisning att det huvudsakliga syftet med flygande resurser för skogsbrandsbekämpning är att undvika omfattande skogsbränder. Det uppnås genom att möjliggöra snabba, begränsande insatser från luften samtidigt som kommunal räddningstjänst bygger upp en insats på marken för att skapa kontroll över branden. Myndigheten för civilt försvar föreslår att de för detta fortsätter upphandla en nationell resurs med lätta helikoptrar på den privata marknaden. Vidare pekar myndigheten på att om även stora bränder ska kunna hanteras samt att om Sveriges ska kunna ge stöd till andra länder i Europa bedöms behovet vara fyra medeltunga helikoptrar som föreslås ägas och opereras av en statlig myndighet. Ett annat alternativ är fyra statligt ägda mindre skopande flygplan som ägs av statlig myndighet men opereras av privat aktör. Flygplanen är mer kostnadseffektiva om inte merutnyttjande avseende helikoptrar kan uppnås med annan statlig verksamhet.

Räddningsinsatser i fjällvärlden skiljer sig åt från sjö- och flygräddning och kräver relativt mycket övning, något som är svårt att i tillräcklig grad prioritera för Sjöfartsverkets SAR-helikoptrar. Över 90 procent av räddningstjänstinsatserna omfattar skadade eller sjuka, dvs. sjukvårdsbehov finns i samband med de flesta insatser.⁹⁴

I utredningen Polisiär beredskap i fred, kris och krig⁹⁵ finns också förslag som rör sjö- och flygräddningstjänsten. Utredningen har föreslagit åtgärder för hur polisens behov av helikoptertransporter kan säkerställas. I utredningen föreslås att SAR-helikoptrarna

⁹¹ Uppdrag till Kustbevakningen avseende förmåga till sjöövervakning och merutnyttjande vid förnyelse av flygplansflottan. Regeringsuppdrag Fö2025/01787.

⁹² Uppdrag till Myndigheten för samhällsskydd och beredskap att föreslå hur en nationell flygande resurs för skogsbrandsläckning kan organiseras och finansieras. Regeringsuppdrag Fö2025/01784.

⁹³ Myndigheten för civilt försvar (2026). Hur en nationell flygande resurs för skogsbrandsläckning kan organiseras och finansieras. Svar på regeringsuppdrag Fö2025/01784.

⁹⁴ Sjöfartsverket (2020). Aktörsgemensamma insatser i oländig miljö med förmodat eller bekräftat sjukvårdsbehov i samband med sjö-, flyg- och fjällräddning: Uppdragsparallellitet mellan hälso- och sjukvård och statlig räddningstjänst.

⁹⁵ Polisiär beredskap i fred, kris och krig. SOU 2025:57.

genom beslut om en särskild förordning ska kunna användas för att möta polisens behov av helikoptertransporter. Det är uppgifter som bedöms ligga inom organisationens förmåga.

Utredningens bedömning

Helikopterresurserna som staten på olika sätt förfogar över är ofta anpassade för specifika ändamål. Det handlar bl.a. om typ av helikopter, storlek, räckvidd och om teknisk utrustning samt mandat eller befogenhet för att kunna utföra en uppgift. Även besättningarna är specialiserade och inriktade på sina resp. specifika uppdrag och nya uppgifter kräver ofta utbildning, träning och tillstånd, vilket sätter vissa gränser för en bredare användning av helikopterresursen.

Sjöfartsverket har under de senaste åren lyckats upprätthålla en god helikopterförmåga samtidigt som det är en sårbar resurs med begränsad uthållighet.

Utnyttjandet av SAR-helikoptrarna i skarpa insatser är idag begränsat och det finns som framgått utrymme för att använda dem mer. Detta bl.a. eftersom de skarpa insatserna utgör ca 1 procent av den tillgängliga tiden och det för sjöräddningen finns redundans eftersom de områden som helikoptrarna täcker delvis överlappar varandra är risken för samtidigthetskollisioner relativt låg, vilket öppnar för ett merutnyttjande. Samtidigt kan helikoptrarna inte utan vidare användas för andra syften än sjö- och flygräddning eftersom huvuduppdraget kräver beredskap för att snabbt rädda liv.

Sjöfartsverket har idag avtal med vissa regioner där räddningshelikoptrarna bistår vid sjukvårdstransporter. De bistår även vid fjällräddning under de veckor som SAR-helikoptern är på plats. Sådana kompletterande uppgifter pågår alltså i viss omfattning redan idag men inte i den utsträckning som skulle vara möjlig. Skälet är bl.a. bristande kunskap hos bl.a. den kommunala räddningstjänsten och regionerna om möjligheterna att utnyttja helikoptrarna.

Att använda helikoptrarna för sjukvårdstransporter har vissa geografiska begränsningar givet förenligheten med grunduppdraget, vilket gör att sjukvårdstransporter främst kan ske i närheten av baserna. Regioner inom helikopterbasernas verksamhetsområden har därför störst möjlighet till kontinuerlig planering av ett merutnyttjande.

I utredningen Polisiär beredskap⁹⁶ föreslås att det ska införas en ny förordning som ger Sjöfartsverket möjlighet att lämna stöd till Polismyndigheten och Säkerhetspolisen i form av transporter med helikopter för genomförande av polisiära insatser. Stöd avseende helikopterresursen ska bedömas vara lämplig för uppgiften och inte allvarligt hindra myndighetens ordinarie verksamhet. Det visar på en viss möjlighet till merutnyttjande men även i detta fall är möjligheterna begränsade med hänsyn till grunduppdraget

Fjällräddningstjänst är en mycket krävande insats och ställer på samma sätt som sjöräddningstjänst höga krav på pilot och besättning. Stöd till fjällräddningen med vinschande helikoptrar kräver därför en relativt omfattande övning och specialiserad utbildning. SAR-helikoptrarna har dock möjlighet att snabbt kunna transportera insatspersonal mellan olika platser vid en pågående fjällräddningsinsats. En sådan uppgift ställer sannolikt inte samma krav på SAR-besättningen. idag

Helikoptrarna skulle också under vissa situationer kunna bidra i skogsbrandsbekämpning men det ligger längre ifrån grunduppdraget och helikoptrarna är idag inte heller anpassade för denna typ av uppdrag.

I dag saknas också viss utrustning på sjö- och flygräddningshelikoptrarna. Det handlar exempelvis om värmekameror eller utrustning för brandsläckning eftersom sådan utrustning inte kunnat prioriteras. Om helikoptrarna ska kunna användas även för vissa andra uppdrag än sjö- och flygräddning kan det krävas att helikoptrar och personal får kompletterande utrustning och utbildning. Användningen av SAR-helikoptrarna utöver sjö- och flygräddning kan också kräva att tillstånd behöver anpassas. Transportstyrelsen ansvarar för att utfärda sådana villkor som reglerar vad och hur en verksamhet ska utföras.

Det mest effektiva sättet att öka utnyttjande av SAR-helikoptrarna är om de kan användas i näraliggande verksamheter där utrustning och uppdrag ligger nära varandra och inte kräver alltför mycket av ny teknik och kompetens. Geografiskt näraliggande uppdrag är också lättare att förena med grunduppdraget eftersom det möjliggör att mindre tid tas i anspråk och lättare kan avbrytas för att hantera grunduppdraget.

⁹⁶ Polisiär beredskap i fred, kris och krig. SOU 2025:57.

Uppdragen som lämnats till Myndigheten för civilt försvar och Kustbevakningen har inriktningen att se över hur framtida ersättning av nuvarande flygplansflotta skall kunna stärka sjöövervakningsförmågan, men även hur man i framtiden ska kunna skapa synergieffekter genom merutnyttjande för andra uppgifter som bidrar till Sveriges samlade beredskap. I uppdraget ska Myndigheten för civilt försvar bl.a. analysera och redovisa systemlösningar med en kombination av flygande resurser. Myndigheten för civilt försvar pekar i sin redovisning ut behovet av medeltunga helikoptrar för brandbekämpning av större skogsbränder som komplement till annan flygande förmåga, vilket är samma storlekskategori som AW139 SAR. Frågan om hur framtida medeltunga helikoptrar kan meranvändas inom staten kan öka med en större samlad resursöverblick.

Hur SAR-helikoptrarna kan utnyttjas för annat än sjö- och flygräddningstjänst styrs alltså av flera olika faktorer och merutnyttjandet bör utvecklas hos den myndighet som ansvarar för sjö- och flygräddningstjänsten i samarbete med andra aktörer inom räddningstjänsten. Ansvarig myndighet bör också vara den som ytterst avgör hur resursen bäst utnyttjas med hänsyn till de möjligheter och villkor som styr helikopterverksamheten.

En utpekad aktör med ansvar att samla relevanta aktörer för ett gemensamt arbete kring merutnyttjandet av dessa helikoptrar saknas idag. Ett ökat utnyttjande av SAR-helikoptrarna uppnås effektivast genom att frågan om merutnyttjande drivs på strategisk nivå och gemensamt med annan räddningstjänst.

4.6.1 Flygadministrationen kan effektiviseras och underhållsverksamheten utökas

I dag har Sjöfartsverket, Kustbevakningen och Myndigheten för civilt försvar ansvar för flygande verksamhet. Medan Myndigheten för civilt försvar hyr in sin så äger och driver de båda andra myndigheterna sin flygande förmåga. Flygverksamheten är mycket specialiserad och styrs i hög grad av internationella regler som omsätts i svensk lagstiftning, vilket Transportstyrelsen ansvarar för. Det innebär att det krävs specialistkunnande av den personal som

ansvarar för att hantera och administrera den flygande verksamheten.

När det gäller underhållet av SAR-helikoptrarna har det ansvariga bolaget SMA Maintenance idag viss överkapacitet och därför finns det enligt bolagets bedömning utrymme att utnyttja denna resurs mer än idag. Bolaget bedömer själva att det som ligger närmast till hands är underhåll av Polismyndighetens helikoptrar. Bolaget menar att detta skulle kunna innebära en besparing. De pekar på att detta skulle kräva att bolaget togs över av Sjöfartsverket eftersom en bolagslösning inte är möjlig för underhåll av Polismyndighetens helikoptrar. Sjöfartsverket har nyligen beslutat att ta över ansvaret för underhållet, vilket innebär att bolaget avvecklas och verksamheten blir en del av Sjöfartsverket.

De s.k. tröskeeffekterna i service handlar om hur många timmar helikoptrarna går innan en ny service krävs. I dagsläget kan de nyttjas lite mer utan att behovet av underhåll ökar. Intervallet handlar om en flygtid som går från 400–450 timmar per helikopter till 500–550 timmar per helikopter

Möjligheter till gemensamt underhåll och en effektivare flyg-administration finns inom den statliga räddningstjänstens flygande verksamhet. Myndigheten för civilt försvar och Kustbevakningen uppdrag att analysera och föreslå anskaffandet och merutnyttjande av flygande resurser är viktiga i det sammanhanget.⁹⁷⁹⁸. Myndigheten för civilt försvar pekar i sin uppdragsredovisning⁹⁹ på att driva service i egen organisation kan vara en väg att gå, men då krävs omfattande investeringar för att certifiera en underhållsorganisation, lokaler, utrustning, reservdelar, verktyg och utbildning av teknisk personal. Vidare är avstånd och tillgänglighet av godkänd serviceleverantör av stor betydelse. Om service måste utföras utomlands blir varje serviceavbrott längre och transportkostnaderna liksom sårbarheten för störningar ökar.

⁹⁷ Uppdrag till Myndigheten för samhällsskydd och beredskap att föreslå hur en nationell flygande resurs för skogsbrandssläckning kan organiseras och finansieras. Regeringsuppdrag Fö2025/01784.

⁹⁸ Uppdrag till Kustbevakningen avseende förmåga till sjöövervakning och merutnyttjande vid förnyelse av flygplansflottan. Regeringsuppdrag Fö2025/01787.

⁹⁹ Myndigheten för civilt försvar (2026). Hur en nationell flygande resurs för skogsbrands-släckning kan organiseras och finansieras. Svar på regeringsuppdrag Fö2025/01784.

Utredningens bedömning

Den personal som ansvarar för att administrera den flygande verksamheten är idag spridd på flera myndigheter. Likaså är underhåll och anskaffning av ny flygande förmåga spridd på flera myndigheter. Såväl anskaffning, underhåll som den administrativa hanteringen av flygande förmåga är resurskrävande och specialiserad. En ökad grad av gemensam hantering bör kunna öka kostnadseffektiviteten. Det arbete som både Myndigheten för civilt försvar och Kustbevakningen uppdragits analysera och föreslå avseende införskaffandet av flygande resurser har därför potential till att bidra till en effektivare flygadministration och underhåll.

Sjöfartsverkets SAR-helikoptersystem är dimensionerat för huvuduppdraget sjö- och flygräddningstjänst men är idag sårbart vid störningar och har en begränsad uthållighetsförmåga. Underhåll och reperförmåga är därför en viktig aspekt för räddningsförmågan med helikopter, särskilt i områden där de sjögående resurserna är begränsade. Om möjligheterna till mer av gemensamt underhåll med annan flygande förmåga kan öka innebär det också att sjö- och flygräddningen kan stärkas. Det innebär också möjligheter till vissa effektiviseringar.

4.7 Omvärldsläget ställer högre krav på sjö- och flygräddningstjänsten

Iakttagelser

Samhällets ska kunna upprätthålla viktiga samhällsfunktioner under både förhöjd beredskap och krig. För att kunna göra detta och stödja det militära försvaret vid ansträngda förhållanden, krigsfara eller krig så behöver det finnas en grundläggande förmåga och motståndskraft hos alla aktörer i totalförsvaret¹⁰⁰.

Totalförsvaret, som omfattar räddningstjänst, behöver anpassas till de krav som ställs på Sverige som allierad i Nato och särskild vikt läggas på att omhänderta Natos krav och åtgärder som snabbt ger

¹⁰⁰ Myndigheten för samhällsskydd och beredskap och Försvarsmakten (2025). Gemensamma utgångspunkter för totalförsvaret 2025-2030. MSB 2025-08877; FM2025-19772:2.

störst effekt och ökad förmåga för totalförsvaret. Totalförsvaret kräver samordning och utgångspunkterna som tagits fram är till för att det civila försvaret ska kunna utgå från dessa i sin planering för att kunna agera effektivt vid ansträngda förhållanden, krigsfara och krig¹⁰¹. Verksamhet inom totalförsvaret ska kunna bedrivas enskilt och tillsammans med andra, inom och utom landet och i enlighet med Sveriges åtaganden som allierad i Nato.

Omvärldsläget ställer krav på den civila organisationen, vilket omfattar såväl myndigheter som näringsliv, att bl.a. utveckla förmågan att, inom egen verksamhet, identifiera och hantera antagonistiska åtgärder och hybridangrepp samt genom ökad förståelse ha förmågan att hantera cyberhot. Cybersäkerhet och informationssäkerhet behöver kunna upprätthållas i alla konflikt- och beredskapsnivåer och hanteras på alla ledningsnivåer. Cyberangrepp som påverkar GPS eller annan kommunikation kan försämra förmågan till utlarmning samt förmågan till att leda och genomföra räddningsinsatser. Sådana störningar kan påverka såväl flyg- och sjöräddningstjänst som kommunal räddningstjänst och övrig statlig räddningstjänst. Vid avsaknad av position kan larmkedjan ta längre tid, vilket försenar räddningsinsatser. Behovet av underrättelser, lägesbilder och informationsdelning ökar till följd av de hot som alliansen utsätts för.

För att möjliggöra samordning av planeringen inför höjd beredskap inom det civila försvaret ska behoven på en övergripande nivå även delges till Myndigheten för civilt försvar. Myndigheten har bland annat i uppgift att stödja berörda aktörer i planeringen för civilt försvar och verka för att aktörerna samordnar planeringen samt för att samordning sker i förhållande till det militära försvaret¹⁰².

Försvarsmakten och Myndigheten för civilt försvar lyfter fram att den säkerhetspolitiska situationen ställer ökade krav på många samhällsfunktioner. Det krävs bl.a. en ökad proaktivitet, bättre resursutnyttjande, stärkt skydd samt effektivare arbetssätt och informationshantering. Det nya läget innebär också ökade behov av att stärka förmågan till kvalificerade lägesbilder bl.a. för att kunna göra tillförlitliga riskbedömningar.

¹⁰¹ Myndigheten för samhällsskydd och beredskap och Försvarsmakten (2025). Gemensamma utgångspunkter för totalförsvaret 2025-2030. MSB 2025-08877; FM2025-19772:2.

¹⁰² Myndigheten för samhällsskydd och beredskap och Försvarsmakten (2025).

I samband med Natoövningen Dynamic Mercy 2025¹⁰³ där räddning till havs mellan länderna kring Östersjön övades gick Sjöfartsverket ut med att informationen om att när olyckan är framme till havs gäller det att tillgängliga resurser samverkar över organisations- och nationsgränser för att nödställda ska tas om hand så snabbt som möjligt. Myndigheten lyfter fram att övning behövs för att sök- och räddningsinsatser ska fungera så bra som möjligt i skarpa lägen.

Riksrevisionens granskning av övningsverksamhet kopplat till fartygsolyckor visar att det saknas en samsyn kring förmågan att hantera fartygsolyckor med miljökonsekvenser till sjöss. Det är enligt Riksrevisionen vidare oklart om arbetet stärks av beredskapsplanering och övning inom totalförsvaret, eller om det ökade fokuset på totalförsvaret tränger undan utveckling inom miljöräddningstjänst till sjöss¹⁰⁴. Sjöfartsverket upplever inte att det funnits något större fokus på sjöolyckor i de övningar inom totalförsvaret som hittills planerats. Sjöfartsverket har i Riksrevisionens granskning lyft att Myndigheten för civilt försvar hade varit den naturliga aktören att hålla samman övningsverksamhet avseende samhällets samlade förmåga att hantera stora fartygsolyckor till sjöss. Riksrevisionen konstaterar att om en synergieffekt ska kunna uppstå behöver planering, scenarion och inspel i övningar inom totalförsvaret inbegripa stora fartygsolyckor med miljökonsekvenser, vilket de i dagsläget sällan verkar göra. Det är viktigt att övningsverksamhet bedrivs utifrån ett helhetsperspektiv som skapar möjligheter till synergier och involvera såväl sjöverkande myndigheter som länsstyrelser och kommunal räddningstjänst för att förmågan inom miljöräddningstjänst till sjöss ska kunna upprätthållas och utvecklas.

Utredningens bedömning

För att möta det förändrade omvärldsläget behöver även sjö- och flygräddningstjänsten stärka sin förmåga. Både inom ramen för

¹⁰³ Sjöfartsverket (2025). Internationell sjö- och flygräddningsövning i Natoregi i Kattegatt och Östersjön. <https://www.sjofartsverket.se/sv/om-oss/nyheter-och-press/nyheter/internationell-sjo--och-flygraddningsovning-i-natoregi-i-kattegatt-och-ostersjon/>

¹⁰⁴ Riksrevisionen (2025). Miljöräddning vid stora olyckor till sjöss – sällanhändelser som kan få omfattande konsekvenser. RiR 2025:27. ISBN 978-91-7086-730-9.

totalförsvarets krav och för att hantera antagonistiska åtgärder och hybridangrepp.

För sjö- och flygräddningstjänsten innebär den nya inriktningen bl.a. att behovet att kunna agera och verka inom och utom landet och i enlighet med Sveriges åtaganden som allierad i Nato har ökat. För Sjöfartsverket betyder det att i högre grad kunna agera och samverka över organisations- och nationsgränser för att nödställda ska tas om hand så snabbt som möjligt. För Kustbevakningen, som ansvarar för att övervaka maritima miljöer och har huvudansvar för miljöräddningstjänst till sjöss, är idag en av de största farorna de s.k. skuggfartygen som kan leda till större fartygsolyckor¹⁰⁵. Den ökade risken för sabotage mot infrastruktur under havsytan är ett annat område som Kustbevakningen har att hantera. Kraven på Sveriges förmåga att kunna tillhandahålla underrättelser, lägesbilder och informationsdelning samt hantera större fartygsolyckor bedöms ha ökat till följd av den utveckling och den inriktning för totalförsvaret och uppbyggnad av det civila försvaret 2025–2030¹⁰⁶. Utredningen konstaterar att detta understryker behovet av att utveckla sjö- och flygräddningstjänsten samt miljöräddningstjänsten till sjöss i linje med vad som beskrivs detta kapitel.

Utöver att sjö- och flygräddningen idag står inför nya stora utmaningar till följd av det nya säkerhetsläget så utvecklas även fredstida aktiviteter och teknik som kan vara relevant för att stärka sjö- och flygräddningen. Det kan t.ex. handla om drönarteknik där obemannade farkoster kan användas för bättre lägesbilder, effektivare räddningsfartyg, fler och bättre sensorer på de farkoster som ingår i räddningstjänsten m.m. Anpassningar till den tekniska utvecklingen är viktig. Sjöräddningssällskapet bedriver exempelvis en egen utveckling av sin tekniska förmåga med nästa generations räddningsfartyg.

¹⁰⁵ Kustbevakningen (2025). Fartygstrafik över Östersjön med destination Ryssland. KBV 2025:1. ISBN: 978-91-519-6890-2.

¹⁰⁶ Totalförsvaret 2025–2030. Prop. 2024/25:34.

4.8 Försvarsmaktens behov ökar

Iakttagelser

Nato-inträdet har också i grunden ändrat förutsättningarna för det svenska totalförsvaret bl.a. eftersom Sverige som allierad ska försvara NATO:s yttre gräns och inte enbart svenskt territorium. Sverige har också en ny roll och uppgift som baserings- och transiteringsområde. Detta ställer också sjö- och flygräddningstjänsten inför en ny situation med ökande behov från Försvarsmaktens sida men även behov av bättre riskbedömningar, ökade samarbetsytor samt förändrade geografiska områden där sjö- och flygräddningsinsatser kan bli aktuella¹⁰⁷. NATO-medlemskapet innebär också ökad internationell övningsverksamhet, där sjö- och flygräddning sannolikt kommer att ingå.

Förordning (1982:314) om utnyttjande av Kustbevakningen inom Försvarsmakten (utnyttjandeförordningen) innebär som framgått att under krig ska personal och materiel ur Kustbevakningen övergå till Försvarsmaktens förfogande för övervakning, transporter och andra uppgifter. Detta ska ske enligt närmare överenskommelse mellan Försvarsmakten och Kustbevakningen. Trots att utnyttjandeförordningen i sig inte är ny så är det en relativt ny frågeställning som har aktualiserats mot bakgrund av omvärldsläget. Kustbevakningens uppdrag och resurser har också utvidgats sedan förordningen trädde i kraft. Sjö- och flygräddningstjänsten och dess resurser omfattas inte av utnyttjandeförordningen.

Totalförsvarets forskningsinstitut, FOI, har genomfört en studie på uppdrag av Kustbevakningen i vilken det sägs att det finns flera oklarheter med koppling till denna lagstiftning¹⁰⁸. Kustbevakningen kommer t.ex. att ha fortsatt personalansvar och därför ombesörja lön och andra kostnader relaterade till sina aktiviteter även i Försvarsmaktens tjänst. Utnyttjandeförordningen beslutades när

¹⁰⁷ Myndigheten för samhällsskydd och beredskap och Försvarsmakten (2025). Gemensamma utgångspunkter för totalförsvaret 2025-2030. MSB 2025-08877; FM2025-19772:2.

¹⁰⁸ Bennesved, Mittermaier och Olsson, (2022). Fyra scenarier för Kustbevakningen – Scenarioanalys och konsekvensbeskrivningar för ett säkerhetspolitiskt stormigt hav. Totalförsvarets forskningsinstitut, FOI. FOI-R--5423—SE. ISSN 1650-1942.

Kustbevakningen inte var en egen myndighet utan var en avdelning i en annan myndighet och resurserna var begränsade.

Myndigheten för civilt försvar har påpekat att det skulle kunna bli en påverkan på kommunal räddningstjänst om Kustbevakningens förmåga att utföra miljöräddningstjänst till sjöss minskar under höjd beredskap. Konsekvenserna av denna typ av olyckor behöver i så fall i högre grad hanteras av kommunernas räddningstjänstorganisationer, vilka idag inte är rustade för att hantera den typen av olyckor.

Av utnyttjandeförordningen framgår vidare att regeringen under höjd beredskap får föreskriva om vilka resurser som ska övergå från Kustbevakningen till Försvarmakten. Således ger denna förordning myndigheterna endast möjlighet att i förväg komma överens om vilket behov och vilka resurser som ska övergå till Försvarmakten under höjd beredskap. Förordningen skapar således en möjlig framförhållning i planeringen inför ett läge med höjd beredskap men oavsett detta kan regeringen flytta resurser till Försvarmakten under höjd beredskap. Även privat egendom får under olika villkor tas i anspråk för att tillgodose totalförsvarets eller folkförsörjningens ofrånkomliga behov av egendom eller tjänster genom förfogandelag (1978:262).

Utredningens bedömning

Redan idag har Försvarmaktens behov av beredskap för sjö- och flygräddning ökat men i takt med den kraftigt ökande militära upprustningen så förväntas behoven av sjö- och flygräddning fortsätta att öka.

Det är viktigt att Försvarmaktens ökande behov kan tillgodoses och en stärkt sjö- och flygräddning förbättrar förutsättningarna att möta dessa behov. För en effektiv och väl fungerande sjö- och flygräddningstjänst är det viktigt att den och dess resurser inte omfattas av utnyttjandeförordningen.

Det är därför angeläget att klargöra vilka av Kustbevakningens resurser som Försvarmakten enligt utnyttjandeförordningen avser nyttja. Detta för att bibehålla planeringsförutsättningar för den statliga räddningstjänsten.

4.9 Frivillighet i statlig räddningstjänst är av avgörande betydelse

Iakttagelser

Som framgår av utredningens bakgrundskapitel så genomförs en betydande del av sjö- och flygräddningen av frivilliga insatser och Sjöräddningssällskapet är idag en mycket central aktör inom svensk sjö- och flygräddning. Sjöräddningssällskapet har identifierat flera av de utvecklingsbehov som framgår i kapitel 4. De förslår bland annat att sjöräddningstjänsten kan stärkas genom att de får en plats i räddningsledningscentralen JRCC, där de skulle kunna bistå räddningsledningen. Sjöräddningssällskapet lyfter själva fram att deras operativa kapacitet vilar på frivillighet, medlemskap, donationer och en tydlig humanitär identitet. Om dessa förutsättningar påverkas negativt så bedömer de att Sveriges faktiska räddningsförmåga skulle kunna minska redan i fredstid. Vidare bedömer de att svensk sjöräddning i betydande utsträckning är beroende av Sjöräddningssällskapets frivilliga kapacitet och donationer och de lyfter fram att denna kapacitet inte kan tas för given. Förutsättningarna för medlemskap, donationer och rekrytering av frivilliga är enligt Sjöräddningssällskapet nära kopplade till en tydlig och oberoende humanitär identitet. En förändring som försvagar denna identitet riskerar enligt Sjöräddningssällskapet att direkt minska Sveriges operativa sjöräddningsförmåga. Sjöräddningssällskapet bekräftar att de nordiska länderna har olika grad av beroende av sina ideella aktörer, och dessa aktörers roll, finansiering och operativa betydelse varierar. Sjöräddningssällskapet deltar i både sjöräddningstjänst och miljöräddningstjänst till sjöss, vilket är uppdrag som vanligen förekommer samlat hos en statlig aktör i andra nordiska länder. Oavsett om ansvaret för sjöräddningen återfinns hos en myndighet med eller utan polisiära, eller rättsvårdande uppdrag eller som har kopplingar till det militära försvaret så finns i andra länder aktiva frivillighetsorganisationer

Det försämrade säkerhetsläget, den snabba utvecklingen av totalförsvaret samt Försvarmaktensökande behov ställer Sjöräddningssällskapet såväl som dagens räddningstjänst inför nya utmaningar.

Sjöräddningssällskapet har lyft frågan om krigsplacering av en viss del av sina frivilliga och också lyft frågan om ersättning till dessa för de fall de tjänstgör som krigsplacerade sjöräddare under höjd beredskap eller krig. Sjöräddningssällskapet bedömer själva att antalet frivilliga under sådana omständigheter skulle kunna minska från ca 2500 till ca 350 personer. Frågan om en sådan krigsplacering är i dagsläget inte löst.

Utredningens bedömning

En framtida sjö- och flygräddningstjänst kräver samverkan och ett samspel mellan stat och civilsamhälle genom de frivilliginsatser som Sjöräddningssällskapet och andra aktörer bidrar med. Det är därför viktigt att värna Sjöräddningssällskapets uppdrag och deras möjlighet att fortsatt upprätthålla sin verksamhet. För att skapa så bra förutsättningar som möjligt att bedriva räddningstjänst krävs inte bara resurser, kompetens och förmåga utan även en god organisationskultur med hög tillit som främjar fortsatt ansvar, engagemang och ett proaktivt förhållningssätt. För att skapa en samsyn och förståelse behöver därför samtliga berörda aktörer, inklusive Sjöräddningssällskapet involveras i utvecklingsarbetet av räddningskedjans olika delar. Utredningen delar Sjöräddningssällskapets bedömning om att sjöräddningstjänsten skulle stärkas om även de samlokaliseras i JRCC.

En stark sjö- och flygräddningstjänst i fredstid har större möjligheter att även kunna verka och bidra i tider med förhöjd beredskap. Det finns flera identifierade områden som behöver utvecklas för att stärka sjö- och flygräddningen så att den kan möta dagens utmaningar. Frivilligheten har en fortsatt viktig roll i det arbete som krävs för att möta de nya utmaningarna.

Ökade risker vid räddningsinsatser i fredstid samt vid höjd beredskap och krig kan också påverka frivilliginsatsernas förmåga.

Det är viktigt att säkerställa att den frivilliga personal som deltar i Sjöräddningssällskapets verksamheter under höjd beredskap och krig har förutsättningar att bidra till att upprätthålla den sjöräddande verksamheten. Samtidigt behöver staten göra en samlad bedömning av hur de offentliga räddningsresurserna kan stärkas för att hantera en situation med höjd beredskap och krig. Statens skyldigheter för

sjö- och flygräddningstjänst enligt lagen om skydd mot olyckor gäller även vid höjd beredskap och krig.

4.10 Utredningens samlade överväganden och bedömningar – det krävs ett omfattande utvecklingsarbete för att stärka sjö- och flygräddningstjänsten

Analysen av sjö- och flygräddningstjänsten olika delar visar att det finns ett antal åtgärder som behöver vidtas för att stärka den statliga räddningstjänsten. Någon samlad uppföljning eller utvärdering av dagens sjö- och flygräddningstjänst har inte gjorts tidigare. I de utredningar och rapporter som gjorts i samband med olika olyckor samt av intervjuerna med berörda aktörer framkommer att det finns ett tydligt utvecklingsbehov inom denna del av räddningstjänsten. Den samlade bilden är idag att sjö- och flygräddningstjänsten givet resursläget fungerar bra men att det finns ett tydligt och omfattande utvecklingsbehov. Dagens försämrade säkerhetsläge innebär också ett tydligt behov av att utveckla sjö- och flygräddningstjänsten.

Som framgår är det fråga om ett omfattande utvecklingsarbete som omfattar en rad områden: samorganisering av miljöräddningstjänsten till sjöss med JRCC, effektivare larmhantering, stärkt ledningsförmåga genom tydligare ansvar, bättre informationsdelning och underrättelseinformation, tydligare mandat och ökad kunskap, stärkt skadeplatsnära ledning, ökade utbildnings- och övningsinsatser, en effektiv tillsyn och uppföljning av insatser samt stärkt samverkan. Inte minst är det viktigt att stärka förmågan att hantera större och komplexa fartygsolyckor samt parallella händelser.

En stabil finansiering är också av avgörande betydelse för en väl fungerande räddningstjänst. Ett ökat utnyttjande av helikopterverksamheten är möjlig och kan också öka genom ett samlat arbete på strategisk nivå. Frivilligarbetet behöver fortsatt värnas och ges större möjlighet att delta i räddningsledningen och bidra i utvecklingsarbetet.

5 Vilken statlig myndighet med räddningstjänstuppgifter har bäst förutsättningar för att ansvara för och effektivt leda sjö- och flygräddningstjänsten?

Utredningens uppdrag är att analysera de verksamhetsmässiga och ekonomiska förutsättningarna för att överföra ansvaret och uppgifterna för sjö- och flygräddningstjänst från Sjöfartsverket till någon annan nationell statlig myndighet med räddningstjänstuppgifter, exempelvis Kustbevakningen eller Myndigheten för samhällsskydd och beredskap numera Myndigheten för civilt försvar. Utredningen ska enligt sina direktiv även analysera vilken nationell statlig myndighet med räddningstjänstuppgifter som har bäst förutsättningar för att ansvara för och effektivt leda sjö- och flygräddningstjänsten. I detta kapitel redovisar utredningen en sådan analys. De myndigheter som analyseras är Sjöfartsverket, Kustbevakningen, Myndigheten för civilt försvar, Försvarsmakten och Polismyndigheten.

5.1 Sjöfartsverkets ansvar utmanas av utvecklingsbehov och omvärldsläget

Den samlade bilden är idag att sjö- och flygräddningstjänsten givet resursläget fungerar bra vid vanligt förekommande sjö- och flygräddningshändelser men att det finns, som framgått i kapitel 4, områden som behöver utvecklas och att förutsättningarna för en stabil finansiering och styrning behöver förbättras. Det förändrade omvärldsläget ställer vidare nya krav. Detta utmanar på flera sätt

Sjöfartsverkets ansvar för sjö- och flygräddningstjänsten. Utredningen bedömer att det på flera punkter finns skäl som talar för att Sjöfartsverket inte längre är den statliga myndighet som har bäst förutsättningar för att ansvara för och effektivt leda sjö- och flygräddningstjänsten.

Under en längre tid har finansieringen av sjö- och flygräddningstjänsten varit otillräcklig, vilket inte minst begränsat Sjöfartsverkets möjligheter till utveckling och investeringar i teknisk utrustning. På en organisatorisk nivå är, som konstaterats, idag sjö- och flygräddningstjänsten skild från övrig räddningstjänst både beträffande finansiering och politisk styrning. Eftersom Sjöfartsverket är ett affärsverk och därför saknar förvaltningsanslag begränsas också möjligheten till årlig uppräknings av de anslag som delfinansierar sjö- och flygräddningstjänsten.

Utredningen bedömer också att det är svårt för Sjöfartsverket att uppnå flera av de förbättringar av sjö- och flygräddningen som framgår i kapitel 4 även om finansieringen skulle stärkas. Sjöfartsverket har t.ex. begränsningar i möjligheterna att utveckla en effektivare hantering av större fartygsolyckor då myndigheten endast ansvarar och har rådighet för sjöräddningstjänsten. Verket har initierat flera projekt för att adressera vissa av de brister som framkommit i utvärderingar och rapporter avseende verksamhet och insatser, men har begränsningar i sina möjligheter att driva frågorna utifrån den bredd och integrering med annan räddningstjänst som krävs. Sjöfartsverket har inte samma möjligheter som Myndigheten för civilt försvar att driva ett bredare och långsiktigt utvecklingsarbete för räddningstjänsten, liknande det som gjorts inom den kommunala räddningstjänsten. Inte heller har Sjöfartsverket samma förutsättningar att lika effektivt samordna utvecklingen av sjö- och flygräddningen med övrig räddningstjänst.

Som framgått i kapitel 4 så finns det stora fördelar att lägga samman ansvaret för miljöräddningstjänst till sjöss med sjöräddningstjänsten för att bättre kunna hantera parallella händelser, större eller mer komplexa fartygsolyckor samt bedriva återkommande övningsverksamhet. Att samla ansvaret för miljöräddningstjänst till sjöss hos Sjöfartsverket skulle idag kräva en förflyttning av nödvändiga resurser från Kustbevakningen dvs fartyg för att effektivt kunna möta ett sådant ansvar. Vissa av de fartyg som idag används för miljöräddningstjänst till sjöss används även för

Kustbevakningens andra uppdrag, vilket begränsar möjligheten att överföra sådana resurser till Sjöfartsverket. Det är inte heller realistiskt att Sjöfartsverket själva bygger upp motsvarande resurser. En förflyttning av helikoptrarna från Sjöfartsverket till Kustbevakningen skulle inte medföra samma problematik då helikoptrarna, till skillnad från fartygen hos Kustbevakningen, enbart är dedikerade till sjö- och flygräddning, vilket innebär att problematiken med ett resursunderskott inte uppstår.

Beträffande statens civila flygande resurser är de idag fördelade på flera myndigheter, vilket begränsar möjligheterna att nå ett effektivare utnyttjande, underhåll och anskaffande. Det finns också ett ökat behov av sjögående räddningsresurser som kan agera under längre tid och längre ut till havs, vilket Sjöfartsverket idag inte har rådighet över.

Utredningen bedömer också att tillgången till bästa möjliga sjölägesbilder riskerar att begränsas om hemvisten förblir på Sjöfartsverket. Riksrevisionen och flera tidigare olycksutvärderingar pekar på behovet av bättre informationsdelning mellan räddningstjänster samt på behovet av att minska risken för missförstånd. Möjligheterna att utveckla informationsdelning mellan berörda räddningsaktörer samt tillhandahålla aktuella och relevanta sjölägesbilder som fungerar i såväl fredstid som vid ett försämrat säkerhetsläge är mindre hos Sjöfartsverket jämfört med Myndigheten för civilt försvar och Kustbevakningen.

Sjöfartsverket kan med ökade resurser och ökad grad av samverkan stärka sjö- och flygräddningstjänsten men de begränsas av olika skäl. Sjöfartsverket ingår inte i det politikområde där övrig räddningstjänst ingår, vilket försvårar en tydlig styrning och prioritering. Möjligheten att effektivare utnyttja Kustbevakningens resurser som t.ex. större fartyg eller deltagande i övningar samt omhänderta de erfarenheter som insamlas vid sådana begränsas om ansvaret ligger kvar på Sjöfartsverket. Kustbevakningen har för sjö- och flygräddningen viktiga resurser medan motsvarande inte gäller för Sjöfartsverket.

För att möta de långsiktiga behov som idag föreligger bedömer utredningen att Sjöfartsverket inte längre är den myndighet som har bäst förutsättningar att ansvara för och effektivt leda sjö- och flygräddningstjänsten eller miljöräddningstjänst till sjöss.

Även om Sjöfartsverket inte längre ansvarar för sjö- och flygräddningstjänsten så har myndigheten fortsatt viktiga resurser för sjöräddningen i form av t.ex. kommunikationssystem samt lotsningsverksamhet och isbrytningsverksamhet, vilka återfinns längs stora delar av Sveriges kust. Denna verksamhet har idag utrustats och utbildats för sjöräddningsinsatser och utgör en värdefull resurs. Sjöfartsverket har därför även vid en hemvistförflyttning en fortsatt viktig roll att spela inom sjöräddningen.

5.2 Kustbevakningen har bäst förutsättningar för att ansvara för sjö- och flygräddningstjänsten

Kustbevakningen har idag en omfattande operativ verksamhet och ansvarar för miljöräddningstjänst till sjöss samt har beredskap för och deltar vid behov i sjöräddningsinsatser. Myndigheten är därför redan involverad i sjö- och flygräddningstjänsten och har därmed kompetens och möjlighet att inkludera uppdraget i sin nuvarande operativa verksamhet. Det finns enligt utredningen flera skäl till att Kustbevakningen har bäst förutsättningar för att ta över ansvaret för de operativa delarna av sjö- och flygräddningstjänsten, dvs. den operativa systemledningen, sjö- och flygräddningscentralen (JRCC) samt helikopterverksamheten dvs. helikoptrar, underhåll och baser.

Om ansvaret läggs på Kustbevakningen skulle innebära att sjö-, flygräddningstjänsten och miljöräddningstjänsten till sjöss samlas hos en statlig aktör med rådighet över betydande resurser som skulle få ett tydligt samlat räddningstjänstuppdrag. Det innebär att myndigheten bär det fulla ansvaret för sjö- och flygräddningstjänsten och inte längre enbart ska bistå vid behov. Verksamheten blir en del av myndighetens kärnuppdrag, vilket ökar möjligheterna att använda Kustbevakningens nuvarande resurser för sjö- och flygräddningsinsatser. Detta är viktigt eftersom varje myndighet alltid måste prioritera sin grundverksamhet och att samverkan görs så långt grunduppdraget medger detta, vilket sätter gränser för hur långt en samverkan kan nå för att lösa en uppgift.

Om Kustbevakningen övertar ansvaret för sjö- och flygräddningstjänsten skapas förutsättningar för en långsiktig strategisk inriktning som bedöms underlätta hanteringen av de

utmaningar som framgått, inte minst frågorna avseende större fartygsolyckor och behovet av att kunna verka längre ut till havs. Kustbevakningens fartyg och flyg utgör en betydande resurs som kan användas för sjö- och flygräddning.

Kustbevakningens sjögående resurserna deltar idag vid ca 20 % av tillfällen men är viktiga för den samlade sjöräddningstjänsten, särskilt vid större fartygsolyckor. De sjögående resurserna är effektiva i meningen att flera av fartygen idag utgör kombinationsfartyg som kan utföra olika uppdrag inkl. sjö- och miljöräddning och de har kapacitet att verka längre ut till havs och under längre tid. Om Kustbevakningen även får ansvaret för sjö- och flygräddningstjänsten så får myndigheten för samtliga resurser vilket stärker den långsiktiga planeringsförmågan.

Förutom ett stort antal flytande farkoster har Kustbevakningen som framgått även en flygverksamhet som idag används för övervakningsflygningar men som också kan bistå vid räddningsinsatser över både land och vatten. Flygplanen är snabbgående och täcker större ytor än helikoptrarna samtidigt har de möjlighet att övervaka och leda räddningsinsatser. Kustbevakningens flyg har därmed goda möjligheter att vid flygräddning finna en flyghaveriplats. Flygplanen har dessutom goda möjligheter att bistå i sökandet efter flytande objekt i havet. En överföring av SAR-helikoptrarna inklusive baser och underhåll till Kustbevakningen ger dessutom en större samlad flygförmåga som kan utnyttjas och komplettera varandra mer effektivt vid räddningsinsatser, vilket bl.a. innebär en ökad förmåga och stärkt robusthet. En mer samlad flygresurs innebär också möjligheter till administrativa fördelar liksom fördelar för underhåll och anskaffning. På sikt kan en ändrad hemvist öka möjligheterna till mer heltäckande behovsanalys och upphandling av blivande SAR-enheter, dvs. helikoptrar och flygplan. En annan fördel är att val av geografisk placering av SAR-enheter och Kustbevakningens sjögående resurser kan ske än mer samlat utifrån ett statligt räddningstjänstperspektiv.

Ytterligare ett skäl till att utredningen bedömer att Kustbevakningen har bäst förutsättningar för att ansvara för och effektivt leda sjö- och flygräddningstjänsten är att det skulle öka möjligheterna för deltagande i och genomförande av större övningar. Det innebär t.ex. förbättrade möjligheter att genomföra fler

kombinerade miljö- och sjöräddningsövningar som involverar både sjöverkande myndigheter som länsstyrelser och kommunal räddningstjänst, vilket bidrar till att stärka förmågan inom miljöräddning till sjöss, i linje med Riksrevisionens rapport¹. Riksrevisionen pekar på att övningar i många fall är det enda sättet att pröva den faktiska förmågan till miljöräddning till sjöss. Även i andra utredningar framgår liknande behov avseende sjöräddningen och det konstateras att större och parallella händelser som fartygsolyckor behöver hanteras mer samlat²³. Samtliga berörda aktörer behöver öva tillsammans för att förmågan till effektiv samverkan vid större fartygsolyckor ska kunna upprätthållas och utvecklas. Med en ansvarig statlig aktör underlättas samverkan i dessa fall. Även om SAR-helikoptrarna vid en hemvistförflyttning fortsatt bedöms vara en begränsad resurs och möjligheterna för dessa att delta i internationella övningar även fortsatt är små så kan Kustbevakningen delta med andra resurser. Om ansvaret flyttas till Kustbevakningen innebär det att myndigheten utan begränsningar fullt ut kan delta med sina resurser i fler internationella övningar med sjöräddningsmoment utan att det uppstår stora merkostnader för staten eftersom myndigheten oftast redan deltar utifrån sina andra uppdrag. Myndigheten har deltagit i flera internationella övningar på miljöräddningsområdet, bl.a. i Norge, Tyskland, Litauen, Finland och Danmark. Enligt Kustbevakningen ingår ofta ett sjöräddningsmoment när miljöräddningstjänstövningar genomförs. Förutom övningar deltar Kustbevakningen i internationella insatser och under 2025 deltog de i två Frontex-ledda operationer på Lampedusa, Italien, med uppdrag att övervaka EU:s yttre gräns och där rädda liv ingick. Totalt patrullerade besättningarna 1 453 timmar och deltog i 46 sjöräddningar. Tillsammans med Polismyndigheten deltog Kustbevakningen även i gränsövervakning i Medelhavet med fokus på att motverka gränsöverskridande brottslighet samt rädda liv. I internationella övningar ingår ofta sjöräddning som en del av

¹ Riksrevisionen (2025). Miljöräddning vid stora olyckor till sjöss – sällanhändelser som kan få omfattande konsekvenser. RiR 2025:27. ISBN 978-91-7086-730-9.

² Prospero Samhällssäkerhet AB (2023). Åtgärder för att utveckla och stärka Sjöfartsverkets räddningstjänstuppdrag utifrån erfarenheterna från två fartygsolyckor (Almirante Storni och Karin Hoej). Rapport SJV401 Rev B.

³ Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (2024). Utvärdering av den aktörsgemensamma hanteringen av tre händelser ur ett krisberedskapsperspektiv: Redovisning av regeringsuppdrag. ISBN 978-91-7927-526-6.

övningsmomenten och vidare finns det redan förväntningar att Kustbevakningen ska delta i livräddningsmoment som en del av sitt internationella deltagande. Det är viktigt att möta de förväntade ökade behovet av internationella övningar till följd av det försämrade säkerhetsläget bl.a. för att bättre kunna ta del av internationella erfarenheter på området. Om Kustbevakningen får ett samlat ansvar för sjö- och flygräddningstjänsten samt för miljöräddningstjänsten till sjöss skapas bättre förutsättningar för internationell samverkan och ett helhetsperspektiv på räddningstjänst till sjöss som både är effektivt i fredstid och vid höjd beredskap och krig. Det nuvarande omvärldsläget och Sveriges inträde i Nato innebär inte bara ökade krav på deltagande i övningar utan även krav på att kunna agera längre ut till havs under längre tid och utredningen bedömer att det enbart är Kustbevakningen som har civila fartyg med den förmågan.

Ett annat skäl som talar till Kustbevakningens fördel är att den lägesbild som myndigheten ansvarar för och nu fortsätter att utveckla, har goda möjligheter att bidra till att stärka ledningen och genomförandet av sjö- och flygräddningsuppdrag, i såväl fredstid som vid höjd beredskap och i krig. Som framgår i kapitel 4 har Kustbevakningen ansvar för den civila sjölägesbilden med hjälp av det myndighetsgemensamma systemet för sjöövervakning, Sjöbasis. Det pågår en utveckling av detta system och Sjöbasis bedöms bli allt viktigare inom sjö- och flygräddningstjänsten. Den strategiska inriktningen av Kustbevakningens verksamhet går mot att myndigheten får en stärkt och central roll i sjöövervakningen och uppbyggnad av räddningstjänst till sjöss. Myndighetens roll i sjöövervakningen innebär en bättre sjölägesbild för räddningsledningen vid händelser oavsett om det är i fredstid eller vid höjd beredskap. Om Kustbevakningen får ansvar för de operativa delarna av sjö- och flygräddningstjänsten innebär det att informationen i sjölägesbilden ingår i samma myndighet som ansvarar för sjö-, flyg- och miljöräddningstjänsterna. Därmed ökar möjligheterna att all relevant information i räddningssammanhang effektivt kan spridas inom räddningstjänsten. Därmed undviks t.ex. den tidsödande process som Riksrevisionen bedömer uppstår kring kravbild för att få till ett gemensamt system för informationsutbyte, både för sjöverkande myndigheter och aktörer på landsidan. En effektiv informationsdelning mellan räddningsaktörerna pekas ut som en mycket viktig faktor för att kunna stärka sjö- och

flygräddningstjänsten, inte minst utifrån en samverkan med kommunal räddningstjänst och hälso- och sjukvården. Att direkt inom en och samma myndighet samla in, analysera och hålla en aktuell sjölägesbild förbättrar möjligheterna till effektiva riskbedömningar, vilket är särskilt viktigt när omvärldsläget försämrats.

Får Kustbevakningen ansvar för sjö- och flygräddningstjänsten innebär det också att denna del av räddningstjänsten skulle samlas med övrig räddningstjänst under utgiftsområde 6 Försvar och samhällets krisberedskap i statsbudgeten. Det innebär stärkta möjligheter till en samlad styrning och politisk prioritering av den statliga räddningstjänsten samtidigt som samverkan med närliggande områden såsom civilt försvar kan underlättas. En sådan förändring innebär också bättre förutsättningar att upprätthålla sjö- och flygräddningstjänsten vid höjd beredskap och krig.

En samorganiserad räddningsledning i JRCC där sjö- och flygräddningstjänst och miljöräddningstjänst till sjöss ingår skulle öka effektiviteten inom räddningstjänsten. Utredningen bedömer att det innebär ett bättre helhetsperspektiv som möjliggör tydligare resurstillgång och samlad rådighet över resurserna, vilket ger en ökad förmåga att hantera komplexa och parallella händelser. Det innebär också större möjligheter att utveckla en mer enhetlig ledning, en mer samlad stabsutveckling, ledningsplaner som kan hantera effektiva övergångar mellan sjö- och miljöräddningstjänst samt utgöra en samlad kontaktpunkt för samverkande organisationer.

En samlad räddningsledning tillsammans med Kustbevakningens resurser och sjölägesbild förväntas ge en effektivare användning av de samlade resurserna. En framtida räddningscentral kan behöva separerat räddningstjänst och polisiära verksamheter bl.a. för att kunna hålla nere mängden radiotrafik och underlätta upprätthållandet av specialiserad räddningsledning. En samlad räddningscentral skulle på detta sätt kunna bidra till flera av de förbättringar som redovisas i kapitel 4. Bedömningen är att JRCC kan fortsätta vara specialiserad larmcentral som inte överbelastas med andra ärenden även om ledningen samorganiseras med ledningen av miljöräddningstjänst till sjöss. Vidare bedöms förslaget medföra att det blir en tydlig och samlad statlig aktör avseende dessa räddningstjänster. Med en inkludering av Sjöräddningssällskapet och eventuellt andra aktörer i en samorganiserad framtida

ledningscentral bör ytterligare synergier mellan sjöräddningstjänst och miljöräddningstjänst till sjöss kunna uppnås.

Vad gäller alternativet att låta Kustbevakningen ansvara även för tillsyn, utveckling och utbildning kan det konstateras att Kustbevakningen inte har de bästa förutsättningarna att bedriva en bred utveckling och bredare utbildningsinsatser eller samordning med övrig räddningstjänst. Inte heller skulle det vara lämpligt att tillsynen läggs på samma myndighet som utför sjö- och flygräddningstjänsten. Utredningen bedömer inte att ett sådant alternativ är lämpligt utan Kustbevakningens ansvar bör kombineras med de styrkor som Myndigheten för civilt försvar har. När det gäller utbildning bör dock Kustbevakningen ansvara för och erbjuda de mer operativa och specialiserade utbildningarna.

Sammantaget konstaterar utredningen att Kustbevakningen har bäst förutsättningar för att ansvara för och effektivt leda sjö- och flygräddningstjänsten och för att möta de krav som sjö- och flygräddningstjänsten står inför.

5.3 Myndigheten för civilt försvar har bäst förutsättningar att ansvara för utveckling och tillsyn av sjö- och flygräddningstjänsten

Som framgått har Myndigheten för civilt försvar i uppdrag att samordna, utöva tillsyn, och tillhandahålla utbildning kopplat till olika myndigheter, regionerna samt kommunerna med en inriktning mot att stärka och utveckla samhällets förmågor att hantera händelser vid kriser och ytterst krig. Inom det uppdraget bedriver myndigheten även ett bredare utvecklingsarbete för räddningstjänst. Myndigheten för civilt försvar har idag föreskriftsrätt och tillsyn över stora delar av den kommunala räddningstjänsten. Utredningen bedömer att det finns flera skäl till att Myndigheten för civilt försvar har bäst förutsättningar att ansvara för övergripande utveckling och utbildning samt tillsyn inom sjö- och flygräddningsområdet.

Som framgår i kapitel 4 omfattar utvecklingsarbetet inom sjö- och flygräddningstjänsten flera olika delar som att stärka larmkedjan, förtydliga ansvar och stärka samverkan och nomenklatur mellan olika aktörer. Det finns också behov av att

stärka utbildningsinsatserna liksom övningsverksamheten. Det framgår också att ledningsstrukturen behöver utvecklas och att en utveckling av ett mer enhetligt och förutsägbart ledningssystem är särskilt viktigt vid komplexa eller parallella händelser. Myndigheten för civilt försvar har goda möjligheter utnyttja sin kompetens för att driva och stötta ett brett utvecklingsarbete för att möta de behov som framgår i kapitel 4.

Myndigheten för civilt försvar bedöms ha goda förutsättningar att ansvara för övergripande utveckling utbildning inom sjö- och flygräddningstjänsten samt ansvara för relevanta samverkansforum. Myndigheten har haft en central roll i det utvecklingsarbete som den kommunala räddningstjänsten genomfört. Den statliga räddningstjänsten har inte genomgått motsvarande utvecklingsarbete utan där kvarstår som framgått en rad av de utmaningar liknande de som omhändertagits inom den kommunala räddningstjänsten. Myndigheten för civilt försvar bedriver idag tillsammans med kommunala räddningstjänstorganisationer och statliga myndigheter fortsatt utvecklingsarbete gällande samverkans- och ledningsförmåga för räddningstjänst-, övrig blåljusverksamhet samt den regionala hälso- och sjukvården vid såväl fredstida olyckor och kriser som höjd beredskap. Myndigheten för civilt försvar skulle med ett tydligare uppdrag, tillsammans med sina befintliga uppdrag inom räddningstjänstområdet, bli en stark aktör för att även driva och stötta utvecklingen av sjö- och flygräddningstjänsten tillsammans med övrig räddningstjänst. Vidare möjliggörs ett mer samlat arbete för myndigheten att genomföra sitt uppdrag att stärka samhällets beredskap för kriser och olyckor och för att bygga upp det civila försvaret.

Myndigheten har vidare utvecklat ett brett utbildningsutbud för räddningstjänst som idag har ett fokus på den kommunala räddningstjänsten. Myndigheten ser idag över hur utbildningen för räddningschef, räddningsledare och annan ledningspersonal kan utvecklas, vilket bör kunna utvecklas för att hantera räddningsledning samordnat inom fler räddningstjänster. Sammanhållen utbildning i myndighetens regi kan bidra till att ge de gemensamma grunder och en större enhetlighet och likvärdighet. Ett ansvar på detta område skulle ge myndigheten en bättre överblick och möjlighet att hantera bl.a. de utbildningsbehov som redovisas i kapitel 4.

Myndigheten för civilt försvar är också den aktör som ansvarar för den nationella förvaltningen av utbildningssamverkan för blåljusaktörer. Den nationella förvaltningen är sammanhållande funktion för aktörsgemensam utbildning och övning. Ett liknande förhållningsätt skulle kunna utvecklas för utbildning vid maritima insatser och därmed kunna efterlikna den inriktning som tagits inom Projekt Blåljus som arbetat för att ta fram en gemensam utbildningsplattform för området skydd, undsättning och vård. Projekt Blåljus syfte var att leda till ett framtida metodstöd för enhetlig och effektiv utbildningssamverkan inom blåljus. I det projektet bedömdes att gemensamma nationella mål och strategisk styrning skulle ge en kontinuitet till en robust utbildningssamverkan mellan blåljusmyndigheter.

Myndigheten för civilt försvar har också goda möjligheter att bidra i uppföljning och analys av inträffade händelser och systematiskt lärande.

Myndigheten bedriver även ett arbete kopplat till samverkansövningar och har tagit fram en övningsinriktning för beredskapsmyndigheter. Övningsinriktningen syftar till att stödja myndigheter att utveckla förmågor att hantera olyckor, kriser och krig genom att lyfta fram prioriterade förmågor, samt ett antal konkreta aspekter som ska övas. Även i detta avseende bedöms myndigheten besitta styrkor avseende att bredare kunna omhänderta flera av de övningsbehov som framkommer i kapitel 4, särskilt när det gäller övning med flera olika aktörer.

Som redovisats i kapitel 4 så är tillsynen på sjö- och flygräddningstjänstområdet inte samlad och enhetlig. Transportstyrelsen har föreskriftsrätt och tillsyn över flygräddningen men enbart tillsyn över sjöräddningen. Det finns därför skäl att införa möjlighet till föreskriftsrätt även på sjöräddningsområdet.

Avseende miljöräddningstjänst till sjöss så ligger tillsynen enligt förordningen om skydd mot olyckor på Kustbevakningen.

Det finns flera skäl som talar för att Myndigheten för civilt försvar bör få det samlade ansvaret för föreskriftsrätt och tillsyn för sjö- och flygräddningstjänsten. Myndigheten har redan tillsyn för kommunal räddningstjänst och har därför kunskap om tillsyn och inom myndigheten finns också en omfattande kunskap om räddningstjänstverksamhet. Om tillsynsansvaret flyttas till

Myndigheten för civilt försvar stärks möjligheterna till en samlad tillsyn av räddningstjänsterna, vilket även kan bidra till utvecklingen av sjö- och flygräddningstjänsten. Parallellt med myndighetens uppdrag att utveckla och stärka svensk räddningstjänst genom stöd och råd samt olika utvecklingsinsatser kan tillsynen utnyttjas för att bidra till en önskad utveckling. Ett samlat tillsynsuppdrag avseende statlig räddningstjänst syftar till att göra det möjligt att säkerställa att det finns t.ex. grundläggande och samordnade kriterier, metoder, rutiner och terminologi inom den statliga räddningstjänsten. Det betyder också att krav, målsättningar, systematiskt lärande samt genomförande av övningar kan ske mer samlat. Myndigheten för civilt försvar stärker därmed också sin överblick över landets samlade räddningstjänst och tillhörande resurser.

Vad beträffar miljöräddningstjänst till sjöss så finns det skäl att flytta denna tillsyn från Kustbevakningen till Myndigheten för civilt försvar eftersom större enhetlighet uppnås. En sådan ordning innebär också att tillsynen överensstämmer vad som sägs i regeringens skrivelse 2009/10:79 En tydlig, rättssäker och effektiv tillsyn.

Myndigheten för civilt försvar bedöms även i frågan om merutnyttjandet av dagens SAR-helikoptrar kunna utnyttja sin centrala roll inom svenska räddningstjänst för att öka merutnyttjandet av helikoptrarna. Myndigheten har goda möjligheter att vidareutveckla och systematisera det samarbete som Sjöfartsverket genomfört med regionerna liksom de samarbeten som sker mellan helikopterbaser och närliggande kommuner. Myndigheten har goda förutsättningar att systematiskt och på strategisk nivå utveckla användningen av statens flygande resurser mellan olika räddningstjänster, hälso- och sjukvården eller andra samhällsfunktioner som finns inom myndighetens samverkansområden och därmed bidra till att öka utnyttjandet av helikoptrarna. På längre sikt kan det även uppstå ytterligare synergier med den flygande förmåga som myndigheten nyttjar för skogsbrandsbekämpning.

Som framkommit i kapitel 4 så finns behov av att aktörerna kan agera tillsammans på ett strukturerat och likartat, vilket underlättas genom ett aktörsgemensamt språk och kännedom om roller, förmågor, ansvar och mandat. En sådan utveckling bör också underlätta en ökad användningen av SAR-helikoptrarna så att dessa

i högre grad kan användas för sjuktransporter, eftersök och annat landbaserat räddningsarbete.

Med ett utökat ansvar kan Myndigheten för civilt försvar även mer effektivt samordna verksamheten med övrig räddningstjänst i landet. Dessutom skulle dessa delar av sjö- och flygräddningstjänsten ingå med övrig räddningstjänst under utgiftsområde 6 Försvar och samhällets krisberedskap i statsbudgeten för vilken Försvarsdepartementet ansvarar och därmed uppnås fördelar rörande en samlad styrning och prioritering.

Att ansvaret för vissa delar för sjö- och flygräddningstjänsten samlas hos Myndigheten för civilt försvar tydliggör också att det handlar om en civil räddningsverksamhet som behöver upprätthållas samtidigt som den knyts till myndighetens pågående arbetet med att rusta det civila försvaret och totalförsvaret där sjö- och flygräddningstjänsten blir en naturlig del i beredskapssektorn Räddningstjänst och skydd av civilbefolkningen.

Om hela ansvaret, dvs även de operativa delarna, för sjö- och flygräddningstjänsten flyttas till Myndigheten för civilt försvar så kan de fördelar uppnås som avser till utveckling, utbildningsinsatser och samordning med övrig räddningstjänst i landet. Även de fördelar som rör finansiering och politisk styrning skulle kunna uppnås. Svårigheterna uppstår däremot med operativa delarna eftersom myndigheten idag endast har en mycket begränsad operativ verksamhet. Myndighetens uppdrag är i grunden av en annan karaktär. Exempelvis påpekar myndigheten avseende att äga en nationell flygande resurs för skogsbrandssläckning att vara ansvarig som flygoperatör är ett omfattande och kostsamt steg för en myndighet som idag inte bedriver flygverksamhet. Därför rekommenderas i detta alternativ att någon av de statliga myndigheter som redan har flygverksamhet utses att omhänderta uppdraget. Myndigheten pekar i sin uppdragsredovisning att det är lämpligt att den operativa driften förläggs till Kustbevakningen eller Sjöfartsverket som båda är flygoperatörer med erfarenhet av räddningstjänst⁴. En annan nackdel är att en sådan hemvistförflyttning inte innebär att myndigheten tillför några egna operativa resurser som stärker sjö- och flygräddningstjänsten, vilket Kustbevakningens skulle göra. Myndigheten för civilt försvar har

⁴ Myndigheten för civilt försvar (2026). Hur en nationell flygande resurs för skogsbrandssläckning kan organiseras och finansieras. Svar på regeringsuppdrag Fö2025/01784.

inte, till skillnad från Kustbevakningen, tillgång till en utvecklad ledningsförmåga, sjölägesbilder eller rådighet över fartyg och flygplan. Mot bakgrund av detta bedöms det inte effektivt att myndigheten skulle överta det operativa ansvaret för sjö- och flygräddningstjänsten. Det bedöms också innebära höga övergångskostnader, vilka skulle öka ytterligare i det fall att även ansvaret för miljöräddningstjänst till sjöss skulle överföras till Myndigheten för civilt försvar.

Sammantaget konstaterar utredningen att Myndigheten för civilt försvar har bäst förutsättningar att ansvara för och effektivt leda frågor rörande övergripande utveckling och utbildning samt tillsyn på sjö- och flygräddningsområdet.

5.4 Försvarsmakten och Polismyndigheten har inte de bästa förutsättningarna att ansvara för sjö- och flygräddningstjänsten

När frågan om hemvist bedömts har utgångspunkten varit de myndigheter med räddningstjänst som på något sätt ligger närmast verksamheten. Förutom Kustbevakningen och Myndigheten för civilt försvar har även Polismyndigheten vissa typer av räddningstjänstuppgifter och Försvarsmakten har räddningstjänstutbildningar. Någon annan myndighet inom den statliga myndighetsstrukturen som skulle kunna vara aktuella att pröva har utredningen inte identifierat.

5.5 Försvarsmakten

Militära myndigheter är i många länder på olika sätt involverade i delar av sjö- och flygräddningen. Militära myndigheter har ibland också en egen sjö- och flygräddningsförmåga som då kallas för C-SAR (Combat Search and Rescue) eller militär räddning i strid. Även de svenska SAR-helikoptrarna fanns tidigare hos Försvarsmakten. Det gör att det är naturligt att analysera om Försvarsmakten kan ansvara för hela eller delar av sjö- och flygräddningstjänsten. Den skulle kunna få samma fördelar hos Försvarsmakten beträffande politisk styrning och finansiering då den skulle tillhöra samma

departement och utgiftsområde: Försvar och samhällets krisberedskap som annan räddningstjänst. Försvarsmakten har även en omfattande operativ verksamhet. Myndigheten har vissa mervärden när det kommer till ansvaret för helikoptrarna och helikopterbaserna där fördelar skulle kunna utvecklas genom samverkan och effektivitetsvinster med Försvarsmaktens egna flygande resurser och underhåll.

Försvarsmaktens huvuduppgift är dock militär verksamhet och därmed av annat slag än räddningstjänst. Dessutom är samverkan med övrig räddningstjänst idag är begränsad och även om de kan bistå vid större händelser så har Försvarsmakten idag ett mycket begränsat deltagande i sjö- och flygräddningsinsatser (figur 3.1). Inte heller vid komplexa eller parallella räddningsinsatser. Även om det finns ett samarbete med Sjöfartsverket för att säkra sjö- och flygräddning i samband med bl.a. flygövningar är Försvarsmaktens deltagande i räddningstjänstforum, utvecklingsprojekt eller andra samarbetsformer med räddningstjänsten inte lika utvecklat som hos övriga myndigheter. Sjö- och flygräddningen skulle riskera att komma längre ifrån övrig räddningsverksamhet om ansvaret läggs på Försvarsmakten. Det skulle också riskera att försvåra ett ökat merutnyttjande av helikoptrarna inom annan räddningsverksamhet. Med ett utpekat civilt räddningsuppdrag skulle Försvarsmakten även bli en mindre renodlad försvarsmyndighet. Om ansvaret för sjö- och flygräddningstjänsten helt eller delvis läggs på Försvarsmakten ökar också risken för svårigheter att hålla isär den civila respektive militära verksamheten.

Flera av de utvecklande åtgärderna gällande informationsdelning, en stärkt utveckling av en mer enhetlig svensk räddningstjänst samt bättre förutsättningar för att öva nationellt eller internationellt skulle också vara svårare att genomföra jämfört med om Kustbevakningen får ansvaret.

Sammantaget kan sägas att om ansvaret för sjö- och flygräddningstjänsten förflyttas till Försvarsmakten, helt eller delvis, uppnås inte en lösning där den myndighet som har bäst förutsättningar att ansvara för och effektivt leda sjö- och flygräddningstjänsten får ansvaret.

5.6 Polismyndigheten

Polismyndigheten ansvarar för fjällräddningstjänsten och för eftersök av försvunna personer, som ingår i den statliga räddningstjänsten. Myndigheten har idag en helikopterförmåga för att utföra fjällräddningstjänst samtidigt som merparten av insatserna sker genom de av polismyndigheten avtalade och tillfälligt anställda Fjällräddarna eller genom annan flygande resurs, normalt ambulansflyg. Polismyndighetens huvuduppgift är det brottsbekämpande uppdraget och fjällräddningstjänsten utgör en mycket liten del av Polismyndighetens samlade verksamhet. Vidare har Polismyndigheten visserligen operativ verksamhet men den är i huvudsak inriktad på brottsbekämpning. Polismyndigheten är i huvudsak landbaserad och skulle inte, om de fick ansvar för sjö- och flygräddningstjänsten eller delar därav, ge ökad planerings- eller ledningsförmåga till sjöss. Polismyndigheten skulle inte heller tillföra några tydliga operativa resurser till sjö- och flygräddningstjänsten då deras flygande förmåga till stor del är utrustad och anpassad för annan verksamhet än räddningstjänst. På motsvarande sätt förväntas det i nuläget inte heller uppstå några resursförstärkningar om fjällräddningstjänsten skulle flyttas från Polismyndigheten och samorganiseras med sjö- och flygräddningstjänsten. Polismyndigheten ligger under ett annat utgiftsområde, vilket innebär att den politiska styrningen och prioriteringsmöjligheter tillsammans med övrig räddningstjänst skulle begränsas.

I övrigt deltar Polismyndigheten i relevanta forum för räddningstjänst och utgör en viktig del i de samverkaninsatser som genomförs med andra räddningstjänster.

Sammantaget kan sägas att om ansvaret för sjö- och flygräddningstjänsten förflyttas till Polismyndigheten uppnås inte en lösning där den myndighet som har bäst förutsättningar att ansvara för och effektivt leda sjö- och flygräddningstjänsten får ansvaret.

5.7 Utredningens samlade överväganden och bedömningar

Analysen visar att den nationella statlig myndighet med räddningstjänstuppgifter som har bäst förutsättningar för att ansvara för och effektivt leda sjö- och flygräddningstjänsten är Kustbevakningen. Myndigheten bedriver en operativ verksamhet och den kunskapsmässiga miljön finns. Kustbevakningen har också sjögående och flygande resurser som kan tillföras sjö- och flygräddningstjänsten liksom tillgång till lägesbildsinformation som bidrar till att öka effektiviteten i sjö- och flygräddningen.

Myndigheten för civilt försvar har inte samma goda förutsättningar som Kustbevakningen att ansvara för operativ verksamhet eftersom de har en annan typ av uppdrag som är inriktat mot samordning, stöd och tillsyn. Myndigheten för civilt försvar har dock bäst förutsättningar att ansvara för övergripande utveckling, och utbildning samt tillsyn av sjö- och flygräddningstjänsten.

Genom att utnyttja Kustbevakningens och Myndighetens för civilt försvar resp. fördelar och samtidigt minska antalet ansvariga myndigheter underlättas utvecklingen mot en mer samlad och effektivare räddningstjänst. Bl.a. förbättras förutsättningarna för en starkare samordning, effektivare utveckling, ökad informationsdelning och möjligheter till en tydligare styrning och prioritering av sjö- och flygräddningstjänsten.

Kustbevakningen skulle bli en stark samlad statlig aktör inom sjö- och flygräddningstjänsten med betydande resurser till sitt förfogande och därmed kapacitet och förutsättningar att stärka sjö- och flygräddningstjänsten. Det förbättrar förutsättningarna för en långsiktig strategisk inriktning för att omhänderta utvecklingsbehoven och möta det förändrade omvärldsläget.

Även om Sjöfartsverket inte längre har de bästa förutsättningarna att ansvara för och effektivt leda sjö- och flygräddningstjänsten så har myndigheten en viktig roll att spela inom sjö- och flygräddningstjänsten.

Försvarsmakten och Polismyndigheten har tydliga kärnverksamheter som är inriktade på militära resp. brottsbekämpande uppdrag. Det gör att dessa båda myndigheter inte kan sägas ha de bästa förutsättningarna att ansvara för sjö- och flygräddningstjänsten.

6 Utredningens förslag och bedömningar

Detta kapitel innehåller utredningens bedömningar och förslag gällande sjö- och flygräddningstjänstens hemvist. Förslagen och bedömningarna utgår från direktivets frågeställningar och redovisningen och bedömningarna i kapitel 4 och 5 rörande hur sjö- och flygräddningstjänsten kan stärkas respektive frågan om vilken statlig myndighet med räddningstjänstuppgifter som har bäst förutsättningar för att ansvara för och effektivt leda sjö- och flygräddningstjänsten.

6.1 Inriktningen på utredningens förslag

Utredningens redovisning och bedömning av sjö- och flygräddningstjänstens olika delar i kapitel 4 visar att det finns behov av att stärka sjö- och flygräddningstjänsten och den statliga räddningstjänsten generellt. Det handlar om flera områden såsom en stärkt larmkedja, effektivare informationsdelning och bättre lägesbilder men också om att tydliggöra ansvar samt att stärka samverkan och operativ ledning inom sjö- och flygräddningstjänsten. Det handlar även om möjligheterna till en samorganiserad räddningsledning i en gemensam ledningscentral för sjö- och flygräddningstjänst och miljöräddningstjänst till sjöss. Det försämrade säkerhetsläget ställer också ökade krav på sjö- och flygräddningstjänsten.

Analysen i kapitel 5 visar att den nationella statliga myndigheten med räddningstjänstuppgifter som har bäst förutsättningar för att ansvara för och effektivt leda sjö- och flygräddningstjänsten är Kustbevakningen. Utredningen konstaterar också att Myndigheten för civilt försvar har bäst förutsättningar att ansvara för och effektivt leda frågor rörande övergripande utveckling och utbildning samt

tillsyn på sjö- och flygräddningstjänstområdet och miljöräddningstjänstområdet.

Redovisningen i kapitel 4 och 5 visar att en förändrad hemvist krävs för att effektivt möta de identifierade utvecklingsbehoven och det försämrade säkerhetsläget. Genom att kombinera Myndigheten för civilt försvar och Kustbevakningens resp. styrkor och samtidigt minska antalet ansvariga myndigheter förbättras förutsättningarna att möta de utmaningar som sjö- och flygräddningstjänsten står inför. Inriktningen på utredningens förslag är därför en förändrad hemvist i syfte att stärka möjligheterna att rädda liv men även skydda miljö och egendom.

6.2 Kustbevakningens får ansvar för sjö- och flygräddningstjänsten

Utredningens bedömning

De operativa delarna av sjö- och flygräddningstjänsten dvs. räddningscentralen JRCC, helikopterverksamheten samt SAR systemledning bör överföras till Kustbevakningen i syfte att stärka sjö- och flygräddningstjänsten.

Förslag

Ansvar och resurser för de operativa delarna av sjö- och flygräddningstjänsten omfattande räddningscentralen JRCC, helikopterverksamheten samt SAR systemledning överförs från Sjöfartsverket till Kustbevakningen.

Kustbevakningens myndighetsinstruktion ska ändras för att myndigheten ska överta Sjöfartsverkets uppgift att tillhandahålla sjöräddnings- och flygräddningstjänst samt vid livshotande situationer utföra vissa transporter med helikopter.

Förordningen (2003:789) om skydd mot olyckor ska ändras så att det framgår att Kustbevakningen har ansvaret för sjö-

räddnings- och flygräddningstjänst samt att myndigheten ska upprätta ett program (4 och 10 §§ FSO) för respektive räddningstjänst. Kustbevakningen ska även ta över underrättelseansvaret avseende luftfartyg från annan stat som har förolyckats inom svenskt område.

Kustbevakningen ska få i uppdrag att skapa en samorganiserad räddningsledning där sjö-, flyg- och miljöräddningstjänst till sjöss samorganiseras. Uppdraget bör också omfatta att utreda förutsättningarna att samlokalisera berörda aktörer i en gemensam räddningscentral. Kustbevakningen får vidare i uppdrag att utreda hur Sjöräddningssällskapet kan ingå i en framtida räddningscentral.

I detta avsnitt presenteras skälen för utredningens förslag samt en beskrivning av de nödvändiga förordningsändringarna. Dessutom kommenteras vissa frågor som är viktiga att beakta vid en hemvistförändring.

De operativa delarna av sjö- och flygräddningstjänstens föreslås flyttas till Kustbevakningen dvs. den operativa systemledningen, sjö- och flygräddningscentralen (JRCC) samt SAR-helikopter- verksamheten inklusive helikoptrar, underhåll och baser. En hemvistförflyttning innebär att Kustbevakningen får ansvar för sjö- och flygräddningstjänsten och inte längre enbart bistår vid räddningsinsatser vid behov.

Kustbevakningen har idag en omfattande operativ verksamhet och ansvarar även för miljöräddningstjänst till sjöss och deltar vid behov även i sjöräddningstjänsten. Myndigheten har operativ kompetens och möjlighet att inordna nya operativa uppgifter i sin nuvarande verksamhet.

Förslaget att Kustbevakningen får ansvaret för de operativa delarna innebär att sjö- och flygräddningstjänsten och miljöräddningstjänst till sjöss samlas hos en aktör med rådighet över betydande resurser. Det betyder också att verksamheten blir en tydlig del av myndighetens kärnuppdrag, vilket ökar möjligheterna att använda Kustbevakningens befintliga resurser för sjö- och flygräddningsinsatser på ett mer integrerat sätt jämfört med idag. Detta möjliggör en starkare samlad räddningstjänst till sjöss som ökar Sveriges förmåga att möta de utmaningar som presenteras i

kapitel 4 och det förändrade omvärldsläget. Myndigheten har ett stort antal flytande farkoster och även en flygverksamhet som kan bistå vid räddningsinsatser över både land och vatten. De samlade resurserna ökar möjligheterna till en effektivare långsiktig planering och större uthållighet för räddningsresurserna. Omvärldsläget innebär även ökade krav att agera längre ut till havs, en förmåga som Kustbevakningens fartyg har.

Kustbevakningen tillförs både ansvar och resurser samtidigt som myndighetens nuvarande resurser kan användas mer effektivt vid sjö- och flygräddning. Det är utredningens bedömning att det nya ansvaret inte innebär att Kustbevakningens nuvarande resurser behöver utnyttjas väsentligt mer än idag eller att deras deltagande vid sjö- och flygräddningsinsatser avsevärt förändras. Kustbevakningen övertar ansvaret för en fungerande verksamhet där det krävs åtgärder för att möta de utmaningar som redovisats i kapitel 4. Resurserna från Sjöfartsverket tillsammans med Kustbevakningens övriga resurser förväntas skapa möjligheter till en effektivare användning jämfört med idag. Det kan ändå finnas skäl att vid en hemvistförändring vara uppmärksam på att Kustbevakningens olika uppgifter kan kräva prioritering, inte minst på kort sikt.

Som framgått är det naturligt att samla ansvaret för sjöräddningstjänst och miljöräddningstjänst till sjöss hos Kustbevakningen bl.a. eftersom det är där resurserna för miljöräddningstjänst redan finns som till viss del utgörs av fartyg som även har andra uppdrag, till skillnad från räddningshelikoptrarna. Kustbevakningens miljöräddningstjänstuppdrag till sjöss har också möjlighet att stärkas genom att den blir en del av ett större samlat räddningsuppdrag inom myndigheten. Genom förslaget bedöms därmed flera av Riksrevisionens rekommendationer avseende miljöräddningstjänst till sjöss, som även är viktiga för sjöräddningen, kunna omhändertas. Inte minst behovet av sammanhållande övningar för hanteringen av stora fartygsolyckor med miljökonsekvenser till sjöss.

Förslaget innebär också att förutsättningarna för ökat deltagande och genomförande av större övningar av bl.a. större eller parallella händelser förbättras utan att det behöver medföra stora kostnadsökningar. Kustbevakningen opererar redan långt utanför Sveriges gränser, exempelvis i Medelhavet, med uppdrag att övervaka EU:s yttre gräns och rädda liv. Myndigheten har därutöver deltagit i flera

internationella övningar på miljöräddningsområdet. Hemvistförändringen skapar möjligheter att fullt ut delta i internationella övningar. Det utökade ansvaret för sjöräddningen stärker även planeringen för och förmågan att hantera större och komplexa händelser inom såväl som utanför Sveriges kustområden

Det är också utredningen bedömning att den lägesbild som Kustbevakningen ansvarar för har goda möjligheter att bidra till att stärka ledning och genomförande av sjö- och flygräddningsinsatser, i såväl fredstid som vid höjd beredskap och i krig. Hemvistförflyttningen till Kustbevakningen innebär att informationen i sjölägesbilden ingår i samma myndighet som ansvarar för sjö-, flyg- och miljöräddningstjänst, vilket gör att all relevant information i räddningssammanhang kan samlas hos en aktör.

Förslaget innebär också att dessa delar av sjö- och flygräddningstjänsten samlas under utgiftsområde 6 Försvar och samhällets krisberedskap i statsbudgeten under Försvarsdepartementet. Det innebär förbättrade möjligheter till en samlad styrning och prioritering av den statliga räddningstjänsten samtidigt som det ökar förutsättningarna för samverkan med närliggande verksamhetsområden.

Mot bakgrund av de skäl som anförts och som ligger till grund för förslagen att flytta ansvaret för de operativa delarna av sjö- och flygräddningstjänsten från Sjöfartsverket till Kustbevakningen redovisas här de förslag till förändringar i gällande förordningar och myndighetsinstruktioner som krävs för att genomföra den föreslagna hemvistflytten.

Förordningen (2003:789) om skydd mot olyckor föreslås ändras så att Kustbevakningen övertar Sjöfartsverkets uppdrag om att tillhandahålla sjöräddnings- och flygräddningstjänst. Detta gäller även de helikoptertransporter som avses i 2 § 3 förordningen (2007:1161) med instruktion för Sjöfartsverket. Vidare föreslås att förordningen (2019:84) med instruktion för Kustbevakningen ändras på motsvarande sätt.

Utredningen föreslår också att regeringen ger Kustbevakningen i uppdrag att skapa en samordnad räddningsledning där sjö- och flygräddningstjänsten och miljöräddningstjänst till sjöss samorganiseras. Som framgår i kapitel 4 innebär det ett bättre helhetsperspektiv som möjliggör ökad tillgång till och rådighet över resurserna och därmed en ökad förmåga att hantera komplexa och

parallella händelser. I uppdraget bör också ingå att utreda förutsättningarna att samlokalisera berörda aktörer i en framtida räddningsledningscentral. Därutöver föreslås Kustbevakningen utreda hur Sjöräddningssällskapet kan ingå i en framtida räddningscentral. Ett framtida JRCC med dessa samorganiserade ledningsuppdrag ökar möjligheterna att utveckla en mer enhetlig ledning liksom en långsiktig planering av tillgängliga räddningsresurser men även förmågan att tidigt påbörja parallella insatser som omfattar både sjö- och flygräddningstjänst samt miljöräddningstjänst till sjöss. Förslaget innebär också förbättrade möjligheter att på ett samlat sätt vidareutveckla informationsdelning och kommunikation med kommunal räddningstjänst och hälso- och sjukvården. En samlad räddningscentral skulle på detta sätt kunna bidra till flera av de förbättringar som redovisas i kapitel 4.

Utredningens förslag innebär att Kustbevakningen skulle få ansvar för räddningsinsatser på land, framför allt genom flygräddningsuppdraget, vilket innebär något delvis nytt för myndigheten även om Kustbevakningens flyg redan idag ibland bistår vid exempelvis bekämpningen av skogsbränder. Utredningen bedömer inte att ansvarsändringen bör utgöra någon större utmaning eller ändring eftersom flygräddningsärendena är begränsade i antal och de tidigare har hanterats av en sjöorienterad myndighet som Sjöfartsverket samt att vissa insatser över land redan idag görs av Kustbevakningen. Utredningen noterar också att myndigheten fått regeringsuppdrag avseende flygande förmågor kopplade till brandbekämpning över land.

Kustbevakningen praktiserar i sin verksamhet en kombinationsprincip, d.v.s. att Kustbevakningens fartygsresurser har utvecklats och utrustats för att effektivt kunna hantera flera olika uppdrag inklusive sjöräddning. Vid ett utökat räddningsuppdrag bedöms det viktigt att hålla isär räddningsuppdrag och de polisiära uppdragen inom myndigheten. Livräddning går alltid före all annan verksamhet idag och detta ändras inte vid en hemvistförflyttning till Kustbevakningen.

Kustbevakningen genomför idag en kustbevakningsutbildning för sina anställda vilket skapar stora mervärden i form av karriärsutveckling och tillgång till personalresurser på myndigheten, som bedöms gynna både arbetsgivare och arbetstagare. Utredningens bedömning är att denna utbildning inte nödvändigtvis och i alla fall

inte på kort sikt bör omfatta den del som idag arbetar inom sjö- och flygräddningstjänsten eftersom ett sådant krav skulle försvåra en övergång. Vidare föreslås att Kustbevakningen själv får ansvaret för genomförandet av de praktiska SAR-utbildningarna. De bredare utbildningarna såsom Maritime Incident Response Group (MIRG) eller räddningsledarutbildningen och On-Scene Coordinator (SAR-OSC) bör i högre utsträckning genomföras med stöd från Myndigheten för civilt försvar.

Sammantaget konstaterar utredningen som framgår i kapitel 5 att Kustbevakningen har bäst förutsättningar för att ansvara för och effektivt leda sjö- och flygräddningstjänsten.

6.3 Myndigheten för civilt försvar får ansvar för övergripande utveckling och utbildning samt tillsyn av sjö- och flygräddningstjänsten och miljöräddningstjänsten till sjöss

6.3.1 Övergripande utvecklings- och utbildningsfrågor

Utredningens bedömning

Övergripande utvecklings- och utbildningsfrågor bör föras över från Sjöfartsverket till Myndigheten för civilt försvar.

Förslag

Ansvar och resurser för övergripande utveckling och utbildning inom sjö- och flygräddningstjänsten överförs från Sjöfartsverket till Myndigheten för civilt försvar.

Myndigheten för civilt försvar får i uppdrag att tillsammans med berörda myndigheter och organisationer vidareutveckla larmhantering och informationsdelning

Myndigheten för civilt försvars instruktion ska ändras i syfte att överta Sjöfartsverkets uppdrag i de delar det rör övergripande utveckling och utbildningar inom området sjö- och flygräddningstjänst samt miljöräddningstjänst till sjöss.

I detta avsnitt presenteras skälen för utredningens förslag samt en beskrivning av de föreslagna förordningsändringarna med fokus på utvecklingsfrågor samt vissa utbildningar.

Myndigheten för civilt försvar har i uppdrag att samordna, utöva tillsyn, och tillhandahålla utbildning kopplat till olika myndigheter, regionerna samt kommunerna med en inriktning mot att stärka och utveckla samhällets förmågor att hantera händelser vid större kriser, höjd beredskap och ytterst krig.

Myndigheten för civilt försvar har som också nämnts ansvar, kompetens och verktyg för att driva och stötta ett brett utvecklingsarbete och samtidigt utgöra ett stöd för berörda aktörer vilket tydligt framgår av myndighetens centrala roll i utvecklingsarbetet inom den kommunala räddningstjänsten. Myndigheten för civilt försvar skulle tillsammans med sina befintliga uppdrag inom räddningstjänstområdet bli en stark aktör för att driva och stötta utvecklingen av sjö- och flygräddningstjänsten tillsammans med övrig räddningstjänst. Förslaget möjliggör också ett än mer samlat arbete för att stärka samhällets beredskap för kriser och olyckor och för att bygga upp det civila försvaret.

Myndigheten har som framgått ett brett utbildningsutbud för kommunal räddningstjänst. Ett sammanhållet utbildningsansvar i myndighetens regi kan bl.a. bidra till att ge gemensamma grunder och en större enhetlighet och likvärdighet inom statlig räddningstjänst. Myndigheten för civilt försvar har också goda möjligheter att bidra i uppföljning och analys av inträffade händelser och systematiskt lärande liksom i framtagande av nya metoder och verktyg såsom After Action Review, AAR. Anläggningen på Arkö ligger på en fastighet som Sjöfartsverket äger men en hemvistförändring bör inte utgöra något hinder för fortsatt utbildning på denna plats. De bredare utbildningarna såsom Maritime Incident Response Group (MIRG) eller räddningsledarutbildningen och On-Scene Coordinator SAR-OSC bör som nämnts i högre utsträckning genomföras med stöd från Myndigheten för civilt försvar.

Ansvar och resurser för övergripande utvecklingsfrågor samt vissa utbildningar föreslås därför föras över från Sjöfartsverket till Myndigheten för civilt försvar. Förslaget att vissa delar på detta sätt överförs till Myndigheten för civilt försvar innebär att de får en bättre och mer samlad överblick över räddningstjänsterna. Det kan också utnyttjas för att bidra till ett ökat merutnyttjande av SAR-helikoptrarna. Som konstateras i kapitel 5 har Myndigheten för civilt försvar goda möjligheter att på strategisk nivå vidareutveckla det samarbete som Sjöfartsverket genomfört med regionerna liksom de samarbeten som sker mellan helikopterbaser och närliggande kommuner.

Sammanfattningsvis och för att möta utvecklingsbehoven i kapitel 4 föreslås alltså att ansvaret för övergripande utveckling och utbildning inom sjö- och flygräddningstjänsten tillsammans med miljöräddningstjänst till sjöss samlas hos Myndigheten för civilt försvar. På det sättet skapas förutsättningar för en civil räddningsverksamhet som starkare knyts till myndighetens pågående arbetet med att rusta det civila försvaret och bidra till totalförsvaret där de samlade statliga räddningstjänsterna blir en mer naturlig del i beredskapssektorn Räddningstjänst och skydd av civilbefolkningen.

Ett samlat ansvar för övergripande utveckling och utbildning inom sjö- och flygräddningstjänsten hos Myndigheten för civilt försvar kräver flera förordningsändringar. Förordningen (2008:1002) med instruktion för Myndigheten för civilt försvar föreslås ändras i syfte att överföra Sjöfartsverkets uppdrag i de delar som rör utveckling och vissa utbildningar inom området sjö- och flygräddningstjänst. Därför föreslås instruktionen ändras så att det framgår att Myndigheten för civilt försvar ska stödja och utvärdera de statliga räddningstjänsterna sjöräddnings- och flygräddningstjänst samt miljöräddningstjänst till sjöss samt stödja med råd och information i berörda myndigheters verksamhet enligt lagen (2003:778) om skydd mot olyckor. Vidare föreslås instruktionen ändras så att myndigheten ska se till att utbildning och övningar kommer till stånd inom sjö- och flygräddningstjänst samt miljöräddningstjänst till sjöss enligt lagen (2003:778) om skydd mot olyckor.

Larmhantering och informationsdelning är av sådan stor strategisk vikt att det finns skäl att ge Myndigheten för civilt försvar i uppdrag att med prioritet utveckla detta område. Med utredningens

förslag till förändrad hemvist skapas goda förutsättningar att genomföra en sådan utveckling. Myndigheten för civilt försvar föreslås därför få i uppdrag att tillsammans med Kustbevakningen och berörda myndigheter och organisationer vidareutveckla larmhantering och informationsdelning. Syftet med ett sådant uppdrag är att prioritera ett särskilt viktigt utvecklingsområde som har stor betydelse för en effektiv räddningstjänst. Som framgår i kapitel 4 så handlar ett sådant uppdraget även om att kunna svara upp mot olika hotskalor och därmed minska riskerna för att försätta räddningspersonalen i hotfulla situationer.

Sammantaget innebär att om Myndigheten för civilt försvar får det föreslagna ansvaret skapas goda förutsättningar för en effektiv utveckling och utbildning inom sjö- och flygräddningstjänsten.

6.3.2 Tillsynen och föreskriftsrätt

Utredningens bedömning

Tillsynen och föreskriftsrätt för sjö- och flygräddningstjänsten men även för miljöräddningstjänst till sjöss bör göras enhetlig och samlat bli ett ansvar för Myndigheten för civilt försvar.

Förslag

Ansvaret för tillsyn för sjö- och flygräddningstjänsten, miljöräddningstjänsten till sjöss samt föreskriftsrätt för flygräddningstjänsten ska överföras från Transportstyrelsen resp. Kustbevakningen till Myndigheten för civilt försvar.

Luftfartsförordningen (2010:770) ska ändras så att föreskriftsrätt för flygräddningstjänst överförs till Myndigheten för civilt försvar.

Det införs föreskriftsrätt även för sjöräddningstjänst och för miljöräddningstjänsten till sjöss.

Förordningen (2003:789) om skydd mot olyckor ska ändras så att det framgår att Myndigheten för civilt försvar ansvarar för den centrala tillsynen av sjö- och flygräddningstjänst samt miljöräddningstjänst till sjöss.

Förordningen (2003:789) om skydd mot olyckor ska ändras så att det framgår att Myndigheten för civilt försvar ansvarar för den centrala tillsynen av sjö- och flygräddningstjänst samt miljöräddningstjänst till sjöss.

Förordning (2008:1300) med instruktion för Transportstyrelsen ska ändras så att det framgår att myndigheten ska bistå Myndigheten för civilt försvar vid framtagande av ytterligare föreskrifter av flygräddningstjänst för efterlevnaden av lagen (2003:778) om skydd mot olyckor.

I detta avsnitt presenteras skälen för utredningens förslag samt en beskrivning av de föreslagna förordningsändringarna avseende tillsyn och föreskriftsrätt.

Myndigheten för civilt försvar har tillsyn över kommunal räddningstjänst och inom myndigheten finns också en omfattande kunskap om räddningstjänstverksamheten i allmänhet. Ett samlat tillsynsuppdrag avseende statlig räddningstjänst syftar till att göra det möjligt att säkerställa att det finns grundläggande och samordnade kriterier, metoder, rutiner och terminologi för den statliga räddningstjänsten.

Transportstyrelsens har som framgått idag föreskriftsrätt för flygräddningen och ansvar för tillsyn av både sjö- och flygräddningstjänsten. Idag saknar dock Transportstyrelsen föreskriftsrätt för sjöräddningstjänst. Tillsynen och föreskriftsrätten på sjö- och flygräddningstjänstområdet är därför inte enhetlig. Dessutom ligger tillsynsansvaret för miljöräddningstjänst till sjöss enligt förordningen (2003:789) om skydd mot olyckor på Kustbevakningen och även på detta område saknas idag föreskriftsrätt. Vad beträffar miljöräddningstjänst till sjöss så finns det skäl att flytta denna tillsyn från Kustbevakningen till Myndigheten för civilt försvar eftersom större enhetlighet skulle uppnås. En sådan ordning innebär också att tillsynen överensstämmer med vad som sägs i Regeringens skrivelse

2009/10:79 En tydlig, rättssäker och effektiv tillsyn. Där sägs bl.a. att tillsyn bör utföras av ett organ som är självständigt från den verksamhet som tillsynen riktas mot.

Utredningen föreslår att tillsynen och föreskriftsrätt för sjö- och flygräddningstjänst men även för miljöräddningstjänst till sjöss görs enhetlig och samlas hos Myndigheten för civilt försvar. Ansvaret för tillsyn och föreskriftsrätt för sjö- och flygräddningstjänst och miljöräddningstjänst till sjöss överförs från Transportstyrelsen och Kustbevakningen till Myndigheten för civilt försvar. Samtidigt införs föreskriftsrätt för sjöräddningstjänst och miljöräddningstjänst till sjöss.

För att införa föreskriftsrätt för sjöräddningstjänst och miljöräddningstjänst till sjöss bör förordningen (2003:789) om skydd mot olyckor ändras så att denna möjlighet ges. Som framgått har Transportstyrelsen i en hemställan begärt att en föreskriftsrätt bör införas för sjöräddningstjänst¹.

Transportstyrelsen anför som skäl för sin begäran bl.a. att enhetliga regler förespråkas i SAR-konventionen och skulle gynna samarbetet mellan sjö- och flygräddningstjänsten, vilket är en stor fördel då dessa verksamheter bedrivs i en gemensam räddningscentral (JRCC). Det skulle enligt myndigheten vara en styrka att kunna förhålla sig till ett likartat regelverk och tillföra en möjlighet att kvalitetssäkra även sjöräddningstjänsten och se till att det finns en enhetlighet i utförandet och tillsynen av sjö- och flygräddningstjänsten. Det är enligt Transportstyrelsen lämpligt att bemyndigandet att utfärda föreskrifter för sjöräddningen placeras i förordningen om skydd mot olyckor som redan innehåller flera föreskriftsbemyndiganden till olika myndigheter och kommuner.

Bestämmelserna om statens ansvar avseende sjö- och flygräddningstjänst samt miljöräddningstjänst till sjöss utgår alla från lagen och förordningen om skydd mot olyckor. Utredningen delar uppfattningen om behovet av en mer enhetlig och samlad tillsyn. Utredningen delar även uppfattningen om bemyndiganden att meddela ytterligare föreskrifter på dessa områden. Förordningen om skydd mot olyckor bör därför ändras så att det framgår att Myndigheten för civilt försvar ska få meddela föreskrifter om sjö- och flygräddningstjänsten samt miljöräddningstjänsten till sjöss.

¹ Transportstyrelsen (2015). Framställan om ändring i förordningen (2003:789) om skydd mot olyckor. TSS 2015-2887.

Flygräddningstjänsten regleras delvis i luftfartslagen (2010:500) där det i 10 kap. 1 § finns en hänvisning till att bestämmelser om flygräddningstjänst finns i lagen (2003:778) om skydd mot olyckor. I luftfartsförordningen framgår inte bara bestämmelserna för den flygräddningstjänst som berör ansvarig myndighet utan även bl.a. skyldigheter för luftfartygs befälhavare, ersättning av staten för medverkan i räddningstjänst m.m. Vidare anges att bestämmelser för flygräddningstjänst finns i lagen om skydd mot olyckor och förordningen om skydd mot olyckor.

Transportstyrelsen har en omfattande tillsynsverksamhet som hanterar luftfart avseende tillstånd, säkerhet och teknisk specifikation som inte avser räddningstjänst.

För att Myndigheten för civilt försvar ska få ansvar för att meddela föreskrifter och utöva tillsyn över sjö- och flygräddningstjänsten samt för miljöräddningstjänst till sjöss krävs förordningsändringar. Därför föreslås att förordningen om skydd mot olyckor ändras så att det framgår att den centrala tillsynen över efterlevnaden av lagen om skydd mot olyckor ska utövas av Myndigheten för civilt försvar när det gäller sjö- och flygräddningstjänst samt för miljöräddningstjänst till sjöss. Vidare föreslås att förordningen om skydd mot olyckor ändras så att det framgår att Myndigheten för civilt försvar får meddela föreskrifter om sjö- och flygräddningstjänst samt miljöräddningstjänsten till sjöss.

Vidare föreslås att luftfartsförordningen ändras så att den nuvarande föreskriftsrätten för flygräddningstjänst i räddningstjänstens mening flyttas till förordningen om skydd mot olyckor. Flygräddningstjänst i luftfartslagens mening ska vara kvar beträffande Transportstyrelsens bemyndigande och myndigheten ska fortsatt utifrån exempelvis 6 kap. 10 § kunna meddela föreskrifter när det gäller flygledningstjänst, flygbriefingstjänst, flygvädertjänst, kommunikations-, navigations- och övervakningstjänster och de flygsäkerhetsföreskrifterna för verksamheten.

Transportstyrelsen har även efter utredningens förslag ett fortsatt ansvar för regelgivning, tillståndsgivning och tillsyn avseende civil och militär luftfart. Myndigheten kommer fortsätta sitt arbete för alla andra frågor kopplade till luftfart förutom tillsyn av flygräddningstjänst, inte minst det internationella arbetet inom ICAO som till viss del är relevant även för flygräddningstjänst. Det är utredningens bedömning och inriktning att den del av tillsynen

som här avses övergå till Myndigheten för civilt försvar är statens ansvar avseende flygräddningstjänst enligt bestämmelserna i förordningen om skydd mot olyckor. Det finns därför ett behov att förtydliga Transportstyrelsens uppdrag i förhållande till Myndigheten för civilt försvars tillsynsuppdrag och föreskriftsrätt när det gäller flygräddningstjänst. Utredningen föreslår därför att det ska framgå av förordningen om skydd mot olyckor att Transportstyrelsen ska höras innan nya föreskrifter för flygräddningstjänst meddelas av Myndigheten för civilt försvar. På ett motsvarande sätt föreslås att Transportstyrelsen ska få uppdraget i förordningen (2008:1300) med instruktion för Transportstyrelsen att bistå Myndigheten för civilt försvar vid framtagande av ytterligare föreskrifter av flygräddningstjänst för efterlevnaden av lagen om skydd mot olyckor. Med förslaget kan Transportstyrelsens framtida roll komma att likna den roll som myndigheten har gentemot Polismyndighetens helikopterverksamhet för bedrivande av fjällräddningstjänst, som idag Polismyndigheten själv bedriver tillsyn över.

Sammanfattningsvis innebär de föreslagna förändringarna en samlad och stärkt tillsyn. Detta ökar även möjligheterna för Myndigheten för civilt försvar att bidra till en bredare utveckling av sjö- och flygräddningstjänsten samt för miljöräddningstjänst till sjöss. Myndigheten stärker därmed också sin överblick över landets samlade räddningstjänst och tillhörande resurser vilket minskar risken för en parallell utveckling av räddningstjänsten.

6.4 Sjöfartsverket bör ha en fortsatt roll inom sjö- och flygräddningstjänsten

Förslag

Förordningen (2003:789) om skydd mot olyckor ska ändras så att det framgår att Sjöfartsverket inte längre ansvarar för sjö- eller flygräddningstjänst.

Förordningen (2007:1161) med instruktion för Sjöfartsverkets ska ändras så att det framgår att verket ska ha en fortsatt roll inom sjö- och flygräddningstjänst.

Det finns som framgått flera utmaningar inom dagens sjö- och flygräddningstjänst. Verksamheten har brottats med otillräcklig finansiering och det finns ett tydligt behov av att utveckla verksamheten, vilket framgår i kapitel 4. På en organisatorisk nivå är, som konstaterats, idag sjö- och flygräddningstjänsten skild från övrig räddningstjänst både beträffande finansiering och politisk styrning. Det finns behov av att stärka möjligheterna att möta de utmaningar som framkommit, bl.a. hanteringen av de senaste årens större fartygsolyckor samt kunna få till en bredare utveckling inom räddningstjänsten, inkl. att effektivt möta det försämrade omvärldsläget.

Genom att utnyttja Myndighetens för civilt försvars och Kustbevakningens resp. fördelar och samtidigt minska antalet ansvariga myndigheter underlättas utvecklingen av en mer samlad och effektiv räddningstjänst. Samordningen stärks, utveckling och resursutnyttjandet blir effektivare och styrning och prioritering blir tydligare. Som konstaterats i kapitel 5 har inte Sjöfartsverket lika bra förutsättningar som Kustbevakningen och Myndigheten för civilt försvar att ansvara för och utveckla sjö- och flygräddningstjänst samt miljöräddningstjänst till sjöss. Det finns behov av en bredare och långsiktigt strategisk inriktning för Sveriges räddningstjänster som bättre kan svara mot de krav som ställs till följd av utvecklingsbehoven och det försämrade omvärldsläget. Även med ökade resurser och stärkt samverkan har inte Sjöfartsverket möjlighet att nå lika långt beträffande bl.a. utveckling och utnyttjande av de statliga resurserna inom sjö- och flygräddningstjänsten. Utredningen gör som framgått bedömningen att Sjöfartsverket inte är den myndighet som har bäst förutsättningar för att strategiskt långsiktigt ansvara för och effektivt leda sjö- och flygräddningstjänsten.

Även om Sjöfartsverket enligt huvudförslaget inte längre ska ansvara för sjö- och flygräddningstjänsten så har myndigheten fortsatt viktiga resurser för sjöräddningstjänsten i form av exempelvis lotsningsverksamhet, vilken återfinns längs stora delar av Sveriges kust. Denna verksamhet har idag utrustats och utbildats för

sjöräddningsinsatser och utgör en värdefull räddningsresurs. Utredningen föreslår därför att förordningen (2007:1161) med instruktion för Sjöfartsverkets ändras så att det där ska framgå att Sjöfartsverket ska ha beredskap för och på begäran av räddningsledare delta i sjöräddningstjänst och annan räddningstjänst. Sjöfartsverkets får därmed en fortsatt roll inom sjö- och flygräddningstjänsten genom att krav ställs på förmåga till och beredskap för sjöräddning samt att på begäran av räddningsledare delta i sjöräddningstjänst och annan räddningstjänst.

6.5 Finansieringen av sjö- och flygräddningstjänsten

Förslag

Finansieringen av sjö- och flygräddningstjänsten ska även i fortsättningen omfatta farledsavgifter, avgifter genom Eurocontrol och vissa andra avgifter samt anslagsmedel från statsbudgeten, vilka blir föremål för pris- och löneomräkning. Införandet av en pris- och löneomräkning finansieras genom ett permanent indrag på 10 milj.kr av statsbudgetmedlen.

Motsvarande anslagsmedel för kostnaderna för sjö- och flygräddningstjänsten överförs från Sjöfartsverket till Kustbevakningen resp. Myndigheten för civilt försvar.

Förordningen (2019:84) med instruktion för Kustbevakningen ska ändras så att det framgår att myndigheten får rätt att ta del av farledsavgifter samt rätt att ta ut vissa andra avgifter och disponera dessa för att finansiera sjö- och flygräddningstjänsten.

Förordningen (2007:1161) med instruktion för Sjöfartsverkets ska ändras så att det framgår att verket kan överföra delar av farledsavgifter till Kustbevakningen.

Avgiften som betalas av kommersiellt flyg för flygräddning genom Eurocontrol föreslås direkt överföras till Kustbevakningen.

En särskild kostnadsfördelningsnyckel som anger de olika nyttotagarnas andel av sjö- och flygräddningstjänsten samt hur den samlade finansieringen av verksamheten fördelar sig på olika aktörer samt staten föreslås fortsättningsvis upprättas men av Kustbevakningen.

Kustbevakningen ska kompensera Sjöfartsverket för resterande avskrivningar avseende investeringen i helikopterflottan vid tidpunkten för övertagandet av helikoptrarna.

I detta avsnitt redovisas hur finansieringen av sjö- och flygräddningstjänsten föreslås ske vid en hemvistförflyttning till Kustbevakningen resp. Myndigheten för civilt försvar. Förslag till finansiering av pris- och löneomräkningen redovisas också

Beträffande den statliga finansieringen av sjö- och flygräddningstjänsten innebär utredningens förslag att den samlas under utgiftsområde 6 Försvar och samhällets krisberedskap i statsbudgeten under Försvarsdepartementet. Det innebär stärkta möjligheter till en samlad styrning och prioritering av den statliga räddningstjänsten samtidigt som det stärker möjligheterna till samverkan med närliggande områden såsom civilt försvar.

Finansieringen av sjö- och flygräddningstjänsten, dvs de avgifter och anslagsmedel som idag finansierar verksamheten föreslås fortsätta finansiera sjö- och flygräddningstjänsten tillsammans med intäkter från bl.a. Försvarsmakten för de tjänster som utförs.

Det betyder att Sjöfartsverkets anslagsmedel föreslås överföras till Kustbevakningen resp. Myndigheten för civilt försvar. Till Kustbevakningen överförs 255 milj. kr av Sjöfartsverkets anslag 1:4 medan det till Myndigheten för civilt försvar föreslås överföras 20 milj. kr, vilket motsvarar den del som utgör stöd och utbildning inom sjö- och flygräddningstjänst. Sjöfartsverket föreslås även fortsättningsvis att uppbära farledsavgiften. Kustbevakningen föreslås dock ges möjlighet att erhålla medel från Sjöfartsverket för den del av sjö- och flygräddningstjänstens kostnader som utgör farledsavgifternas andel. Avgiften som betalas av kommersiellt flyg för flygräddning genom Eurocontrol föreslås direkt överföras till Kustbevakningen. Kustbevakningen föreslås också få rätt att ta ut

vissa andra avgifter, för tjänster åt Försvarsmakten och andra aktörer och disponera dessa för att finansiera sjö- och flygräddningstjänsten.

Den särskilda kostnadsfördelningsnyckel som anger de olika nyttotagarnas andel av sjö- och flygräddningstjänsten samt hur den samlade finansieringen av verksamheten fördelar sig på olika aktörerna inkl. staten föreslås även fortsättningsvis upprättas. Vid en hemvistförflyttning föreslås Kustbevakningen ansvara för att ta fram en sådan kostnadsfördelningsnyckel, vilken bör ses över kontinuerligt.

För att Kustbevakningen ska ha rätt att fakturera Sjöfartsverket resp. aktörer som utnyttjat räddningsresurserna på området föreslår utredningen att Kustbevakningens instruktion ändras så att det framgår att myndigheten får bedriva tjänsteexport som är direkt kopplad till myndighetens verksamhetsområde och som ligger inom ramen för det uppdrag som anges i denna instruktion, i annan förordning eller i beslut som regeringen fattar.

För att säkerställa att farledsavgifternas storlek inte överstiger tillåtna nivåer enligt reglerna för tjänsteexport föreslås de sammanlagda intäkterna från myndighetens hela tjänsteexport få motsvara högst tjugo procent av myndighetens totala förvaltningskostnader och att myndigheten får disponera dessa för att finansiera sjö- och flygräddningstjänsten. Vad beträffar Myndigheten för civilt försvar överförs endast delar av det anslag som finns för ändamålet från Sjöfartsverket.

För att Sjöfartsverket ska få rätt att överföra farledsavgifter till Kustbevakningen föreslås förordningen (2007:1161) med instruktion för Sjöfartsverkets ändras så att det framgår att verket kan överföra inkomster från farledsavgiften som motsvarar handels-sjöfartens andel av kostnaden för sjöräddningstjänsten till Kustbevakningen.

För att sjö- och flygräddningstjänsten ska ges långsiktigt goda förutsättningar att fungera och utvecklas krävs som konstaterats att anslaget som delfinansierar verksamheten pris- och löneomräknas, annars riskerar intäkterna att succesivt urholkas. Det är därför viktigt att i samband med en hemvistförändring trygga en stabil finansiering. Utredningen föreslår därför att de anslagsmedel för sjö- och flygräddningstjänst som Kustbevakningen resp. Myndigheten för civilt försvar erhåller överförs till resp. myndighets förvaltningsanslag, som redan är anslag som pris- och löneomräknas.

Utredningen föreslår att ett sådant införande av en pris- och löneomräkning finansieras genom ett permanent indrag på 10 milj.kr av de anslagsmedel som överförs från Sjöfartsverket till Kustbevakningen resp. Myndigheten för civilt försvar i samband med en hemvisförflyttning.

En förändrad hemvist innebär enligt utredningens bedömning vissa besparingar. Som konstaterats innebär en förflyttning och samorganisering av sjö- och flygräddningstjänst samt miljöräddningstjänst till sjöss att det uppstår effektivitetsvinster bl.a. genom möjligheter till ett effektivare resursutnyttjande. Genom att samla en större flygande förmåga hos Kustbevakningen kan bl.a. vissa besparingar göras av de flygadministrativa kostnaderna. På längre sikt kan även vissa stordriftsfördelar möjliggöras inom underhålls- verksamheten och vid framtida anskaffningar finns goda förutsättningar att mer samlat bedöma vilka flygande och flytande förmågor som krävs, vilket bidrar till effektivare resursutnyttjande. Även en samorganiserad räddningscentral öppnar för effektiviseringar.

Det kan också tilläggas att den statliga sjö- och flygräddningstjänsten beräknas kosta drygt 640 milj.kr år 2026. Samtidigt har Kustbevakningens kostnader för räddningstjänst ökat med ca 240 milj.kr från 2023 till 2025 och uppgår enligt myndighetens redovisning för verksamheterna räddningstjänst och krisberedskapsförmåga år 2025 till totalt 1190 milj.kr.

Utredningen bedömer därför att en besparing på 10 miljoner kr inte innebär några negativa effekter för räddningstjänsten.

Det framgår att den nuvarande helikopterflottan bekostades av Sjöfartsverkets likviditet som byggts upp med inkomster från de avgifter som Sjöfartsverket tar ut av handelssjöfarten. Hemvisförflyttningen till Kustbevakningen innebär att helikoptrarna, inklusive avskrivningarna, samt det anslag Sjöfartsverket disponerar för delfinansiering av sjö- och flygräddningstjänsten vilket bland annat finansierar kapitalkostnaderna för investering i helikopterflottan också flyttas. Sjöfartsverket behöver därför kompenseras för de resterande kapitalkostnader, som motsvarar de resterande avskrivningskostnaderna som myndigheten har till följd av investeringen för att Sjöfartsverkets avgiftskollektiv handelsjöfarten ska gå skadelösa. Kustbevakningen bör därför ta upp ett lån motsvarande resterande avskrivningar vid tidpunkten för

övertagandet av helikoptrarna. Detta lån kommer senare att amorteras i takt med framtida avskrivningar som sträcker sig till och med 2041. De framtida amorteringarna finansieras med de anslagsmedel som finns anvisade för ändamålet.

Utredningen konstaterar sammanfattningsvis att de föreslagna åtgärderna skapar förutsättningar för en stabil finansiering av sjö- och flygräddningstjänsten.

6.6 Sjö- och flygräddningstjänst samt miljöräddningstjänst till sjöss bör inte omfattas av utnyttjandeförordningen

Förslag

Förordningen (1982:314) om utnyttjande av Kustbevakningen inom Försvarsmakten ändras så att det framgår att sjö- och flygräddningstjänst samt miljöräddningstjänst till sjöss inte omfattas av de delar av Kustbevakningen som vid höjd beredskap eller krig kan övergå till Försvarsmakten enligt närmare överenskommelse mellan dessa båda myndigheter.

Förordningen (2022:524) om statliga myndigheters beredskap ändras så att Myndigheten för civilt försvar får meddela närmare föreskrifter om Kustbevakningens räddningstjänst vid höjd beredskap.

Viss personal och materiel som idag finns hos Kustbevakningen ska under höjd beredskap eller krig kunna övertas av Försvarsmakten för övervakning, transporter och andra uppgifter enligt förordningen (1982:314) om utnyttjande av kustbevakningen inom Försvarsmakten.

Om Kustbevakningen även får ansvar för sjö- och flygräddningstjänsten behöver både frågan om utnyttjandeförordningen samt vilken kombattantstatus personal, som medverkar i sjö- och flygräddningstjänst får under höjd beredskap beaktas. Under en militär konflikt får den del av Kustbevakningens personal som arbetar under ledning av Försvarsmakten kombattantstatus. De

delar av Kustbevakningens fartyg och stationer som utnyttjas av Försvarmakten kan förväntas bli legitima mål enligt folkrätten.

Utredningen konstaterar att sjö- och flygräddningstjänsten inte omfattas av förordningen (1982:314) om utnyttjande av kustbevakningen inom Försvarmakten. Sjö- och flygräddningstjänsten har aldrig ingått i de resurser som omfattas av utnyttjandeförordningen och bör därför fortsatt undantas, även om ansvaret för sjö- och flygräddningstjänsten övergår till Kustbevakningen.

Riksrevisionen konstaterar i sin utvärdering av miljöräddning vid stora olyckor till sjöss att Kustbevakningen har en utmaning i att samtidigt upprätthålla förmåga till miljöräddningstjänst till sjöss och möta det militära försvarets behov. Riksrevisionen anser att det är viktigt att regeringen följer upp att Kustbevakningen har förutsättningar att upprätthålla sin räddningsförmåga vid kris och krig. Då fartygsolyckor ofta omfattar både insatser inom sjöräddningstjänst och miljöräddningstjänst till sjöss finns det ett behov av att säkerställa att båda räddningstjänster kan upprätthållas².

Utredningen bedömer att sjö- och flygräddningstjänsten bör bibehålla samma civila status vid höjd beredskap eller krig som den gör idag när Sjöfartsverket har ansvaret. För ett välfungerande genomförande av räddningstjänst behöver resurserna för räddningsverksamhet undantas från vad som föreskrivs rörande Kustbevakningens resurser enligt utnyttjandeförordningen. Då även miljöräddningstjänst till sjöss är en återkommande händelse i samband med större fartygsolyckor bör även förmåga för den räddningstjänsten kunna upprätthållas vid höjd beredskap och krig och därmed också undantas.

Utredningens förslag till förändrad hemvist syftar till att stärka sjö- och flygräddningstjänsten. En långsiktig stärkt räddningstjänst på dessa områden förutsätter också att den behåller sin civila status, även vid höjd beredskap och ytterst under krig. Som framgått är det viktigt att hålla isär räddningstjänsten och militära uppgifter så att sjö- och flygräddningstjänstens civila status kan upprätthållas. Utredningen föreslår mot den bakgrunden att förordningen (1982:314) om utnyttjande av Kustbevakningen inom Försvarmakten ändras så att det framgår att överenskommelse mellan Försvarmakten och Kustbevakningen enligt 1 § inte får avse

² Riksrevisionen (2025). Miljöräddning vid stora olyckor till sjöss – sällanhändelser som kan få omfattande konsekvenser. RiR 2025:27. ISBN 978-91-7086-730-9.

personal och materiel som krävs för att upprätthålla en fungerande räddningstjänst inom sjö- och flygräddningstjänst samt miljöräddningstjänst till sjöss. Som en följd av detta föreslås även förordning (2022:524) om statliga myndigheters beredskap ändras så att Myndigheten för civilt försvar får meddela närmare föreskrifter om Kustbevakningens räddningstjänst vid höjd beredskap.

6.7 Utnyttjandet av helikopterresursen kan öka

Utredningens bedömning

Myndigheten för civilt försvar har goda möjligheter att på strategisk nivå systematiskt utveckla samarbetet inom räddningstjänsterna och därmed bidra till att öka merutnyttjandet av helikoptrarna.

Som framgått har Myndigheten för civilt försvar goda möjligheter att vidareutveckla det samarbete som Sjöfartsverket etablerat med regioner och kommuner. Myndigheten har bra förutsättningar att på strategisk nivå systematiskt utveckla samarbetet och bidra till att öka merutnyttjandet av helikoptrarna.

Myndigheten för civilt försvar och Kustbevakningen redovisade det gemensamma regeringsuppdraget att utreda framtida svensk flygande förmåga för skogsbrandsläckning (Fö2025/00391) april 2025 i vilket det låg ett stort fokus på möjligheter till merutnyttjande av den flygande resursen.

Regeringen har som framgått gett Kustbevakningen ett nytt uppdrag där de bl.a. ska analysera och redovisa hur myndigheten i samband med en framtida ersättning av nuvarande flygplansflotta kan stärka sin sjöövervakningsförmåga och samtidigt skapa synergieffekter genom merutnyttjande för andra uppgifter som bidrar till Sveriges samlade beredskap. Uppdraget ska ge regeringen ett beslutsunderlag som möjliggör långsiktiga och kostnadseffektiva lösningar. Myndigheten för civilt försvar fick ett liknande uppdrag som handlade om att se över hur en nationell flygande resurs för att bekämpa skogsbränder kan organiseras och finansieras på bästa sätt.

I uppdragsredovisningen pekar Myndigheten för civilt försvar ut behoven av olika flygande resurser bl.a. Kustbevakningens förmåga att med sina flygplan bidra till lägesbilder samt koordinera insatser, vilket har varit viktigt under de större skogsbränderna i landet.

Med en starkare samorganisering av statens flygande förmåga skapas förutsättningar att på strategisk och systematisk nivå arbeta för att öka merutnyttjandet av helikoptrarna.

6.8 Samverkan inom sjö- och flygräddningstjänsten kan utvecklas

Utredningens bedömning

Förutsättningarna att stärka samverkan förbättras genom en ändrad hemvist.

Samverkan mellan olika aktörer inom sjö- och flygräddningstjänsten är som framgått central för en effektiv sjö- och flygräddning. Utredningen konstaterade i kapitel 4 att samverkan behöver utvecklas, bl.a. finns behov av ökad kunskap och förståelse för varandras uppdrag.

Utredningen konstaterar att det finns en väl upparbetad samverkan mellan berörda aktörer och att samma aktörer kommer att samverka även efter en hemvistförändring. Utredningen bedömer att det därför finns goda förutsättningar för en fortsatt bra samverkan. Utredningen bedömer också att en förändrad hemvist stärker förutsättningarna för en effektivare samverkan, bl.a. genom den roll som Myndigheten för civilt försvar föreslås få s.

Det är också viktigt att utnyttja de möjligheter som en hemvistförändring medför i utvecklingsarbetet för att stärka den samverkan som redan finns.

6.9 Samarbetet med andra länder och organisationer är av avgörande betydelse för en väl fungerande sjö- och flygräddningstjänst

Utredningens bedömning

Vid en förändrad hemvist behöver de avtal som Sjöfatsverket undertecknat förnyas genom att den myndighet som övertar ansvaret i stället undertecknar avtalen.

Det finns, som framgått, på myndighetsnivå ett antal operativa samarbetsavtal med Sveriges grannländer. Samarbetet bedöms fungera väl både avseende skarpa räddningsinsatser och vad beträffar gemensam planering och informationsutbyte. Samarbetet är som framkommit också mycket viktigt för en väl fungerande sjö- och flygräddningstjänst och det är viktigt att det goda samarbetet kan fortsätta och även utvecklas. Vid en förändrad hemvist behöver de avtal som Sjöfatsverket undertecknat förnyas genom att den myndighet som övertar ansvaret undertecknar avtalen. Det materiella innehållet i avtalen bedöms dock inte påverkas av en förändrad hemvist.

Även de nationella avtalen mellan berörda myndigheter såsom Försvarsmakten och med berörda aktörer som Sjöräddningssällskapet behöver förnyas. Därutöver finns även en överenskommelse mellan Sjöfartsverket och Sjöräddningssällskapet avseende kostnaden för användningen av RAKEL som behöver beaktas för att inte riskera att minska Sjöräddningssällskapets förmåga inom sjöräddningstjänsten.

6.10 En verksamhetsövergång kräver tid och resurser

Utredningens bedömning

En förändrad hemvist kräver såväl tillräckliga resurser som tillräckligt med tid.

I detta avsnitt redovisas de arbetsrättsliga förutsättningarna för en hemvistförändring samt utredningens bedömning av vad som är viktigt i samband med en sådan förändring. Uppgifterna rörande de arbetsrättsliga förutsättningarna är hämtade från Arbetsgivarverket.

En verksamhetsövergång innebär att en verksamhet eller en del av verksamheten övergår från en arbetsgivare till en annan. I samband med en verksamhetsövergång övergår även de rättigheter och skyldigheter som följer av de anställningsavtal och de anställningsförhållanden som gäller vid tidpunkten för övergången automatiskt till den nya arbetsgivaren. Detta framgår av EU:s överlåtelsedirektiv (Rådets direktiv 2001/23/EG av den 12 mars 2001) som har genomförts i svensk rätt bland annat genom 6 b § lag (1982:80) om anställningsskydd (LAS).

Det är förvärvaren av verksamheten, i det här fallet den mottagande myndigheten, som bedömer om det är fråga om en verksamhetsövergång enligt 6 b § LAS eller inte. Det som avgör om det är en verksamhetsövergång eller inte är om den verksamhet eller en del av en verksamhet som övergår kan beskrivas som en bestående organisatorisk eller ekonomisk enhet. Den mottagande myndigheten behöver bedöma om det är en övergång av en ekonomisk eller organisatorisk enhet eller om det bara frågan om en övergång av olika arbetsuppgifter. Det krävs en helhetsbedömning av samtliga omständigheter.

Om en mottagande myndighet kommer fram till att det föreligger en verksamhetsövergång behöver de rättigheter och skyldigheter på grund av anställningsförhållandena omhändertas. Vid en verksamhetsövergång övergår anställningen automatiskt till den nya organisationen. Arbetstagaren har dock rätt att motsätta sig en övergång.

Om en verksamhet övergår till en annan arbetsgivare genom verksamhetsövergång har berörda arbetstagare följande rättigheter:

- anställningsavtalet övergår automatiskt till den nya arbetsgivaren om inte berörd arbetstagare motsätter sig detta,
- löne- och anställningsvillkor som följer av kollektivavtal hos överlåtaren gäller i princip under maximalt ett år om inte ett s.k. inrangeringsavtal reglerar något annat,
- intjänad semester förs över liksom övertids- och flexsaldo,

- eventuella företrädesrätter överförs, samt
- anställningstiden från den tidigare arbetsgivaren tillgodoräknas i vissa fall.

Enligt 3 § LAS får den arbetstagare som byter anställning i samband med verksamhetsövergång tillgodoräkna sig sin anställningstid hos avlämnande myndighet när anställningstid ska beräknas hos den mottagande myndigheten.

Det finns en skillnad mellan anställningsförmåner som regleras i kollektivavtal och det enskilda anställningsavtalet. Anställningsförmåner som följer av ett enskilt anställningsavtal följer med över på obegränsad tid till mottagande myndighet, förutsatt att det inte i anställningsavtalet fanns några utsatta tidsgränser.

Ett s.k. inrangeringsavtal är ett nytt kollektivavtal som avses i 28 § tredje stycket tredje meningen i lagen (1976:580) om medbestämmande i arbetslivet (MBL). Det syftar i första hand till att ”släcka ut” de kollektivavtalsförmåner som annars förs över till, i det här fallet mottagande myndighet, enligt 28 § tredje stycket MBL vid verksamhetsövergång. Enligt 28 § tredje stycket MBL är i det här fallet mottagande myndighet skyldig att under längst ett år från övergången tillämpa anställningsvillkoren i det kollektivavtal som då gällde hos i det här fallet avlämnande myndighet.

En arbetstagare kan motsätta sig att anställningsavtalet går över. Om arbetstagaren väljer att stanna kvar hos avlämnande myndighet, riskerar han eller hon att vid en övertalighetssituation bli uppsagd på grund av arbetsbrist, såvida arbetstagaren inte kan omplaceras.

Det är självklart viktigt med information till berörda vid förändringar av detta slag. Därför ska arbetstagaren ges skälig tid att ge besked om arbetstagaren följer med eller inte. För att en anställd ska kunna ta ställning till frågan bör arbetstagaren få tydlig information om bl.a. konsekvenser som ett ställningstagande innebär. Både avlämnande och mottagande myndighet har ett intresse av att samarbeta för ett bra genomförande.

Enligt Arbetsgivarverket bör man räkna med att en verksamhetsövergång tar minst åtta till nio månader. Förändringar av detta slag tar normalt mycket tid och kraft och behovet av tid och resurser bör inte underskattas.

Det är enligt utredningen mycket viktigt att en förändrad hemvist sker på ett sådant sätt att sjö- och flygräddningstjänsten kan upprätt-

hållas utan avbrott eller större störningar. En organisationsförändring av detta slag kräver olika typer av anpassningar av verksamheten. Utredningen konstaterar att vid en hemvistförändring ligger utmaningarna inte minst i att kunna hantera de kortsiktiga effekter som en förändrad hemvist innebär. Dessa är viktiga att hantera, i synnerhet när det handlar om en så viktig verksamhet som räddningstjänst. Utmaningarna kräver en prioriterad hantering med väl grundade åtgärder som kräver såväl tillräckliga resurser som tillräckligt med tid.

En förändring av hemvisten och hur denna genomförs är central både för att upprätthålla verksamheten på kort sikt och för att så snabbt som möjligt kunna nå de långsiktiga fördelarna. Det betyder bl.a. att skapa bästa möjliga förutsättningar för att värna och behålla befintlig kompetens, ta hänsyn till geografisk placering av centrala funktioner samt ett aktivt arbete för att säkerställa delaktighet och kompetensutveckling i samband med en förändring. Det är vidare viktigt med ett tydligt och effektivt arbete för att ställa om och genomföra nödvändiga förändrings- och kulturrenor samt att effektivt hantera de arbetsrättsliga frågor som aktualiseras. Det är också viktigt att använda de lärdomar och erfarenheter som gjorts historiskt när sjö- och flygräddningstjänsterna slogs ihop och utvecklades men även ta fasta på de lärdomar som gjorts generellt i samband med organisatoriska förändringar och verksamhetsövergångar. Oro på arbetsplatser och helikopterbaser, bristande finansiering eller oklara ansvarsförhållanden har tidigare visat sig skapat osäkerhet som i vissa fall påverkat verksamheten, engagemanget och i förlängningen den operativa förmågan för sjö- och flygräddningstjänsten. Det konstateras i Statens haverikommissions slutrapport³. Det är enligt utredningen viktigt att den omställning som bedöms vara nödvändig för en stärkt sjö och flygräddningstjänst sker på ett sådant sätt att den operativa verksamheten värnas på både kort och lång sikt.

Det kan finnas risk för att en hemvistförändring kan påverka personalomsättningen. Osäkerheten som en organisationsförändring innebär kan därmed på kort sikt få vissa negativa verksamhetsmässiga konsekvenser. Därutöver innebär organisationsförändringar ofta att ledningsfunktioner och verk-

³ Statens haverikommission (2019). Temautredning: Räddningsinsatser med Sjöfartsverkets helikoptrar. RO 2019:01. ISSN 1400-5735.

samhetsstöd får en högre arbetsbelastning under en period. Vissa övergångskostnader av detta slag är oundvikliga vid en organisationsförändring och därför måste hänsyn tas så att bästa möjliga förutsättningar skapas för ett effektivt genomförande.

Det svårt att uppskatta kostnaderna för en hemvistförändring men det är rimligt att anta att tillfälliga extra medel behöver tillföras för att hantera de övergångskostnader som kan antas uppstå till följd av extra arbetsbelastning för vissa funktioner liksom för särskilda insatser i samband med en verksamhetsövergång. Det är svårt att uppskatta vad denna typ av tillfälliga kostnader kan uppgå till. Därför bedömer utredningen att det bäst görs i samband med att en hemvistförändring förbereds.

Kostnader för ökad personalomsättning m.m. är också svår att bedöma men eftersom verksamhetsövergången till största del handlar om bestående organisatoriska eller ekonomiska enheter finns goda förutsättningar att helikopterverksamheten och JRCC i sin helhet kan överföras och därmed bör verksamheten kunna fortsätta utan större påverkan. Vinsterna av t.ex. mer av gemensamt utnyttjande, underhåll och anskaffning av flygande resurser eller att samorganisera ledningen av miljöräddningstjänst till sjöss i JRCC kommer att ta tid att uppnå. Det är viktigt att i sammanhanget påminna om vinsterna med en hemvistförändring som innebär en förbättring av sjö- och flygräddningstjänsten, vilket gagnar de som är verksamma inom denna del av räddningstjänsten. Verksamheten har bättre förutsättningar att utvecklas och möta sådana utmaningar som t.ex. större och komplexa fartygsolyckor, parallella händelser och möjlighet att verka längre ut till havs under längre tid samtidigt som b.l.a. informationstillgången förbättras, vilket är viktigt för effektiva insatser och riskbedömningar.

Ca 170–200 anställda berörs. Utredningen bedömer att förslagen inte innebär övertalighet.

6.11 En förändrad hemvist och Sjöräddningssällskapet

Utredningens bedömning

Utredningen bedömer att det finns förutsättningar att förena statens behov av förändring enligt utredningens förslag till hemvistförflyttning med att säkerställa goda förutsättningar för Sjöräddningssällskapets insatser och verksamhet.

Sjöräddningssällskapet bör ges möjlighet att vara samlokaliserade i en framtida samorganiserad ledningscentral.

Genom ändringen av förordningen (1982:314) om utnyttjande av kustbevakningen inom Försvarsmakten undantas sjö- och flygräddningstjänsten samt miljöräddningstjänst till sjöss i syfte att upprätta en räddningstjänst som behåller sin civila status vid höjd beredskap eller krig.

Den roll som Myndigheten för civilt försvar föreslås få innebär också att Sjöräddningssällskapet har bättre möjlighet att följa upp och bidra till utvecklingsarbetet.

Ökad tillgång till underrättelser och uppdaterad sjölägesinformation i kombination med ett deltagande i ledningscentralen ger Sjöräddningssällskapet förbättrade möjligheter till riskbedömningar och effektiva insatser.

I detta avsnitt redovisas viktiga synpunkter som Sjöräddningssällskapet fört fram beträffande frågan om sjö- och flygräddningstjänstens hemvist samt utredningens bedömningar av dessa synpunkter. Vidare redovisas vilka åtgärder som kan vidtas för att bidra till att värna Sjöräddningssällskapets verksamhet och därmed organisationens roll i en stark sjö- och flygräddningstjänst. Utredningen ska enligt utredningsdirektiven analysera vilka konsekvenser som en förändring av huvudmannaskapet kan tänkas medföra för Sjöräddningssällskapets verksamhet och lämna förslag

som säkerställer goda förutsättningar för Sjöräddningssällskapets insatser och verksamhet.

Sjöräddningssällskapet har till utredningen fört fram många av de utvecklingsbehov som återfinns i kap. 4 och som bekräftas av de förekommande rapporterna och utredningarna. Sjöräddningssällskapet har som framgått även framfört flera synpunkter på frågan om sjö- och flygräddningens hemvist som bl.a. rör vikten av att värna det humanitära uppdraget, betydelsen av åtskillnad mellan sjöräddning och rättsvårdande och militära verksamheter, att frivilliginsatserna och donationerna kan påverkas negativt av en hemvistförändring, den systemrisk som uppstår om den civila samverkansmodellen försvagas, att rådigheten över resurser är en funktionsfråga och inte en ägarfråga och att ev. synergier måste vägas mot systemrisker och övergångskostnader.

Sjöräddningssällskapet ser svårigheter i att ansvaret för sjö- och flygräddningstjänsten överförs till Kustbevakningen förutom avseende helikopterverksamheten som de bedömer kan tillhöra Kustbevakningen utan att det påverkar Sjöräddningssällskapets verksamhet negativt. De har inte invänt mot att Myndigheten för civilt försvar ges en roll avseende tillsyn och utveckling. De vänder sig dock mot en hemvistförflyttning av sjö- och flygräddningscentralen JRCC och att systemledningen överförs till Kustbevakningen. Skälen för invändningarna handlar om att sjö- och flygräddningen med detta kommer alltför nära polisiära och militära uppgifter som följer av Kustbevakningens uppgifter på dessa områden. Sjöräddningssällskapet pekar på att en hemvistförflyttning därmed riskerar att påverka donationer och frivilliginsatser negativt, bl.a. eftersom gränsen mellan den humanitära insatsen och polisiär och militär verksamhet blir otydlig. Sjöräddningssällskapet lyfter mot den bakgrunden fram att deras omfattande och mycket viktiga insatser inom sjöräddningen riskerar att minska och allvarligt påverka sjö och flygräddningstjänsten negativt.

Några av de centrala synpunkter som Sjöräddningssällskapet fört fram kommenterar utredningen i detta avsnitt medan andra synpunkter uppmärksammas i andra delar av utredningen inte minst i kapitel 4.

Utredningen konstaterar att Kustbevakningen är en civil myndighet och att de redan idag har viktiga uppdrag inom räddningstjänsten. Om ansvaret för sjö- och flygräddningstjänsten

överförs till Kustbevakningen får myndigheten en betydande samlad räddningstjänstverksamhet och därmed en både tydligare och starkare roll inom den samlade räddningstjänsten. Kustbevakningens olika uppgifter är uppdelade och åtskilda samtidigt som livräddning alltid går före allt annat enligt lagen (2003:778) om skydd mot olyckor. Vid en hemvistförändring är det viktigt att frågan om en gränsdragning mellan polisiär och militär verksamhet resp. räddningsuppdragen kan tryggas på ett sådant sätt att den samlade räddningsverksamheten inkl. Sjöräddningssällskapets omfattande del, effektivt kan upprätthållas.

Vid skarpa insatser vid både sjö- och flygräddningsinsatser och miljöräddningsinsatser till sjöss arbetar Sjöräddningssällskapet sida vid sida med Kustbevakningen och som framgått finnas också ett samarbetsavtal mellan Kustbevakningen och Sjöräddningssällskapet rörande miljöräddningstjänst till sjöss. Därvid föreligger inte något problem som förhindrar ett nära samarbete. Sjöräddningssällskapets insatser eller roll förändras inte med den föreslagna organisationsförändringen och de kommer att få ökade möjligheter att bidra i arbetet med att stärka och utveckla sjö- och flygräddningstjänsten. Dagens väl fungerande samverkan på händelseplatserna kommer kunna fortsätta som idag

Som framgått är också sjö- och flygräddningstjänsten i flera länder ett ansvar för ländernas motsvarighet till Kustbevakningen. Hemvistförändringen som föreslås påminner om den organisatoriska lösning som finns i andra länder. I exempelvis Storbritannien där HM Coastguard, som ansvarar för sjö- och miljöräddningstjänst, är en räddningstjänstorienterad avdelning till myndigheten Maritime and Coastguard Agency (MCA) som även har vissa rättsvårdande uppgifter bl.a. genom att driva brottsutredning som kan leda till straffrättsliga förfaranden via sitt Regulatory Compliance Investigations Team (RCIT).

Utredningen noterar också att Polismyndigheten idag ansvarar för fjällräddningstjänsten samtidigt som de har polisiära uppgifter. Såväl avtalen med fjällräddare och insatsarbetet har kunnat utvecklas så att Polismyndigheten kunnat förena sitt räddningstjänstuppdrag med sina polisiära uppgifter.

När det gäller det folkrättsliga skyddet av humanitär och civil verksamhet vid höjd beredskap och krig så förändras inte skyddet för räddningstjänstverksamhet vid en hemvistförflyttning till

Kustbevakningen. Sjö- och flygräddningsresurserna har som framgått ett grundskydd som civila och civil egendom och om SAR-resurserna används för eftersök och räddning av skeppsbrutna, transport av sjukvårdsmaterial eller sjukvårdspersonal innebär det att denna verksamhet omfattas av ett särskilt folkrättsligt skydd. Samverkan och geografisk samlokalisering med t.ex. Försvarsmakten eller att befinna sig på samma plats som dessas resurser under ett räddningsuppdrag påverkar inte SAR-resursernas grundskydd som civila. Sådan samverkan och samlokalisering påverkar inte heller det särskilda skydd och den särskilda status som många av SAR-resurserna skulle kunna få genom sin verksamhet.

Ytterligare en central fråga i sammanhanget är hur frivilliginsatser påverkas av höjd beredskap och krig. Som framgått har Sjöräddningssällskapet aktualiserat frågan om krigsplacering av ett visst antal frivilliga inom organisationen, vilka skulle kunna tjänstgöra som sjöräddare under höjd beredskap eller krig. Sjöräddningssällskapet har också lyft frågan om ersättning till denna grupp av eventuellt krigsplacerade sjöräddare. Sjöräddningssällskapet bedömer som framgått att antalet frivilliga under sådana omständigheter skulle kunna minska från ca 2500 till ca 350 personer. Frågan om en sådan krigsplacering är i dagsläget inte löst. Det är därmed oklart hur Sjöräddningssällskapets förmåga att bistå sjöräddningstjänst eller miljöräddningstjänst till sjöss kan påverkas vid höjd beredskap och krig. Det är angeläget att klargöra förutsättningarna för Sjöräddningssällskapet i denna fråga för att säkerställa en väl fungerande sjö- och flygräddningstjänst även under höjd beredskap och krig. Det är statens ansvar att upprätthålla förmågan till sjö- och flygräddningstjänst i såväl fredstid som vid höjd beredskap och krig. Utredningen menar att en hemvistförflyttning med tillhörande förslag ökar möjligheterna att upprätthålla en statlig sjö- och flygräddningstjänsten vid höjd beredskap och krig.

Risken för minskat engagemang för frivilliginsatser och för donationer och hur det kan påverka sjöräddningen måste bedömas i ljuset av statens ansvar för en effektiv statlig räddningsverksamhet och de fördelar som en hemvistförflyttning bedöms innebära. Utredning menar att genom den föreslagna förändringen av hemvisten så stärks den statliga sjö- och flygräddningstjänsten.

Utredningen konstaterar att det finns flera åtgärder som Sjöräddningssällskapet anser är viktiga för att stärka sina möjligheter att utföra sitt uppdrag.

Utredningen föreslår därför att Sjöräddningssällskapet får en större roll i räddningskedjan genom att de bör vara samlokaliserade i en framtida samorganiserad ledningscentral för sjö och flygräddningstjänst och miljöräddningstjänst till sjöss. Sjöräddningssällskapet skulle, som framgår i kapitel 4, med sina omfattade resurser bättre än idag kunna ge stöd till en räddningsledning och än mer integrerat kunna hantera medlemsärenden såväl som insatser som idag genomförs kopplat till miljöräddningstjänst till sjöss. Sjöräddningssällskapets utvecklade kompetens och resurser skulle därmed på ett mer samlat sätt ytterligare stärka dagens räddningsinsatser genom att de ingår i en framtida samorganiserad ledningscentral som samlat hanterar sjö- och miljöräddningstjänst till sjöss. Genom en samlokalisering och kunna utgå från bättre sjölägesbilder underlättas möjligheten att kunna skicka ut rätt resurser i rätt tid. Hanteringen av större fartygsolyckor förväntas ske mer samlat och öka möjligheten att omhänderta de brister som rapporter visat och Sjöräddningssällskapet framfört till utredningen.

Genom ändringen av förordningen (1982:314) om utnyttjande av Kustbevakningen inom Försvarsmakten undantas sjö- och flygräddningstjänsten samt miljöräddningstjänst till sjöss i syfte att upprätta en räddningstjänst som kan upprätthållas och samtidigt behåller sin civila status vid höjd beredskap eller krig.

Den roll som Myndigheten för civilt försvar föreslås få innebär också att Sjöräddningssällskapet har möjlighet att tydligare ingå i det breda utvecklingsarbetet som föreslås. Ett tydligare uppföljnings- och tillsynsuppdrag hos Myndigheten för civilt försvar bedöms öka Sjöräddningssällskapets möjligheter att framföra synpunkter och utvecklingsbehov rörande sjö- och flygräddningstjänst samt miljöräddningstjänst till sjöss. Detsamma gäller i relevanta delar för frågor kopplade till kommunal räddningstjänst och hälso- och sjukvården.

Sjöräddningssällskapet har vidare framfört, vilket även har stöd i flertalet rapporter, behovet av en bättre effektivitet och tydlighet inte minst när det kommer till hanteringen av större fartygsolyckor som är ett område som bedöms gynnas av utredningens förslag.

Sjöräddningssällskapet stärker enligt utredningen också sin verksamhet av en bättre tillgång till sjölägeslägesinformation, vilket följer av en hemvistförflyttning till Kustbevakningen. Räddningstjänsten riskerar oavsett om den är statlig eller frivillig att möta större hot jämfört med tidigare. Med ökad tillgång till underrättelser och uppdaterad sjölägesinformation i kombination med ett deltagande i ledningscentralen får Sjöräddningssällskapet förbättrade möjligheter till riskbedömningar och effektiva insatser. Därmed kan risken för de frivilliga sjöräddarna också minskas.

Vid ett genomförande av utredningens förslag är det viktigt att Sjöräddningssällskapet involveras så att deras synpunkter kan omhändertas som en del i den omställning som en organisationsförändring innebär.

Sammantaget bedömer utredningen att Sjöräddningssällskapet kan fortsätta bedriva och utveckla sin verksamhet även vid en hemvistförändring. Ett antal åtgärder bidrar till att värna Sjöräddningssällskapets verksamhet. Staten har ett behov av att se över hur den statliga sjö- och flygräddningstjänsten bäst organiseras och hur befintliga resurser kan utnyttjas mer effektivt för att möta identifierade utvecklingsbehov och förändrade omvärldskrav. Det handlar om strategiska förbättringar av sjö- och flygräddningstjänsten tillsammans med miljöräddningstjänst till sjöss för att möta sådana utmaningar som t.ex. större och komplexa fartygsolyckor, parallella händelser och möjlighet att verka längre ut till havs under längre tid, hantera ett försämrat omvärldsläge samt skapa förutsättningar för en stabil finansiering. Utredningen bedömer att det finns förutsättningar att förena statens behov av förändring enligt utredningens förslag till hemvistförflyttning och samtidigt säkerställa goda förutsättningar för Sjöräddningssällskapets insatser och verksamhet. Det handlar ytterst om att förena statens intressen och ansvar för en effektiv sjö- och flygräddningstjänst och Sjöräddningssällskapets mycket viktiga verksamhet.

6.12 Områden för vidare utredning

I detta avsnitt redogörs för ett område, fjällräddningstjänsten, där det enligt utredningens finns skäl att i framtiden överväga att närmare utreda möjligheten till en hemvistförflyttning och hur

denna del av räddningsverksamheten kan stärkas i linje med det som framkommer i kapitel 4. Fjällräddningstjänsten syftar till att nå ut och evakuera den nödställda, på det viset ligger den nära sjöräddningstjänsten. Ett sätt att stärka den samlade statliga räddningstjänsten som framkommit i utredningen är att se över möjligheten att slå samman fjällräddningen med sjö- och flygräddningstjänsten avseende räddningsledning.

I syfte att skapa en starkare sjö- och flygräddningstjänst kan det på sikt också övervägas att se över möjligheten att stärka redundansen i helikopterförmågan genom att samla Polismyndighetens två helikoptrar med baser och personal för fjällräddningstjänst hos Kustbevakningen. Utredningen bedömer att det kräver en särskild utredning som bl.a. bör överväga om även dessa baser ska utrustas med samma helikoptertyp som kan komma att användas inom sjö- och flygräddningstjänsten men med personal som är fokuserad på fjällräddningsförmåga. Med två helikoptrar i inlandet som är kompatibla med de som används för sjö- och flygräddningstjänsten bedöms den samlade uthålligheten stärkas och de kan, under den tid de inte behövs i inlandet, användas för att stärka helikopterresursen på andra baser eller nyttjas för övningsverksamhet av den personal som är utbildad på sjögående flygräddningstjänst. Utredningen bedömer att åtgärden kan genomföras oavsett om ansvaret för fjällräddningstjänsten på sikt övergår från Polismyndigheten eller inte. Mot bakgrund av utvecklingen av den flygande förmågan för skogbrandsbekämpning, där bl.a. medeltunga helikoptrar bedöms kunna bli aktuella, så bör en mer samlad flygande förmåga i staten även beakta möjligheten att kunna stärka redundansen i helikopterförmågan för sjö- och flygräddningstjänst.

6.13 Samlade överväganden och bedömningar

Utredningens uppdrag att analysera de verksamhetsmässiga och ekonomiska förutsättningarna för att överföra uppgifterna för sjö- och flygräddningstjänst från Sjöfartsverket till någon annan nationell statlig myndighet med räddningstjänstuppgifter besvaras i utredningens kapitel 4, 5 och 6. I dessa kapitel redovisas de olika

aspekterna av de verksamhetsmässiga och ekonomiska förutsättningarna vid en hemvistförändring.

Syftet med att analysera en överföring av ansvaret är enligt utredningsdirektivet att den svenska räddningsförmågan till sjöss och i luften sammantaget ska stärkas samt att de helikopterresurser som finns för ändamålet ska kunna nyttjas mer effektivt. Utredningen har i kapitel 4 redogjort för de utvecklingsbehov som krävs för att stärka sjö- och flygräddningstjänsten. Vidare har utredningen i kapitel 5 i enlighet med direktivet analyserat vilken nationell statlig myndighet med räddningstjänstuppgifter som har bäst förutsättningar för att ansvara för och effektivt leda sjö- och flygräddningstjänsten. Utredningens förslag till förändring av ansvaret för sjö- och flygräddningstjänsten bygger på hur en förändrad hemvist bidrar till att möta behovet av utveckling och för att möta det försämrade omvärldsläget.

Den föreslagna hemvistförflyttningen innebär enligt utredningens bedömning en långsiktig och strategiskt viktig förstärkning av sjö- och flygräddningstjänsten som även får positiva effekter för miljöräddningstjänsten till sjöss. Det finns ett tydligt behov av förbättringar av den statliga sjö- och flygräddningstjänsten för att möta sådana utmaningar som t.ex. större och komplexa fartygsolyckor, parallella händelser och möjlighet att verka längre ut till havs under längre tid, hantera ett försämrat omvärldsläge samt en skapa förutsättningar för en stabil finansiering. Den föreslagna förändringen innebär att Kustbevakningens befintliga resurser, dvs både fartyg och flygplan, bättre kan utnyttjas och därmed ökar förmågan inom sjö- och flygräddningstjänsten. Dessutom stärks möjligheterna till bättre sjölägesbilder liksom möjligheterna för Kustbevakningen att fullt ut delta i internationella övningar, särskilt i mer avlägsna områden, vilket stärker Sveriges förmågor. Myndigheten för civilt försvar får med en hemvistförflyttning ansvar för övergripande utvecklings- och utbildningsfrågor liksom ansvar för tillsyn och föreskriftsrätt. På detta sätt blir myndigheten tillsammans med sina befintliga uppdrag inom räddningstjänstområdet en stark aktör för att driva och stötta utvecklingen av sjö- och flygräddningstjänsten tillsammans med övrig räddningstjänst.

Vidare innebär förändringen en mer samlad statlig räddningstjänst med färre aktörer som bl.a. innebär en mer strategisk och effektiv styrning och samordning av sjö- och flygräddningstjänsten

samt miljöräddningstjänst till sjöss samtidigt som den rådigheten över tillgängliga resurser ökar. Hemvistförändringen innebär också att Sjöfartsverkets roll renodlas. En stärkt sjöräddningstjänst gynnar också sjöfarten.

Eftersom Sjöräddningssällskapet är av avgörande betydelse för sjöräddningen måste deras verksamhet värnas och det har utredningen beaktat. Det är viktigt att förena de förändringar som krävs inom staten för att möta utvecklingsbehovet och ett förändrat omvärldsläge med åtgärder som värnar Sjöräddningssällskapets verksamhet och intressen. Det är bl.a. därför utredningen föreslår åtgärder för att värna sjö- och flygräddningens civila status genom en ändring i förordningen (1982:314) om utnyttjande av kustbevakningen inom Försvarsmakten som undantar sjö- och flygräddningstjänsten och miljöräddningstjänsten till sjöss. Utredningen föreslår också att Sjöräddningssällskapet bör få möjlighet att vara samlokaliserade i en framtida samorganiserad ledningscentral. Vidare förbättras tillgången till lägesinformation och dessutom pekar utredningen på möjligheten för Sjöräddningssällskapet att samarbeta med Myndigheten för civilt försvar kring arbetet att utveckla och följa upp räddningsverksamheten.

Det är utredningens bedömning att om inte åtgärder vidtas för att stärka sjö- och flygräddningen i linje med vad utredningen redovisat och föreslagit så innebär det en risk för sämre förmåga att hantera framtida händelser. Om utredningens förslag genomförs innebär det att sjö- och flygräddningstjänsten samt miljöräddningstjänsten till sjöss stärks och därmed förbättras förmågan att rädda liv, miljö och egendom.

7 Konsekvenser av utredningens bedömningar och förslag

7.1 Konsekvenser för sjö-och flygräddningen

Genom en förändrad hemvist stärks sjö- och flygräddningstjänsten liksom hela den statliga räddningstjänsten och i någon mån även den samlade räddningstjänsten i landet. Det gör att landet bättre kan möta utvecklingsbehoven och det försämrade omvärldsläget. Detta bidrar till att nå de övergripande målen för en stärkt svenska samlad räddningstjänst utifrån lagen om skydd mot olyckor om att ge människors liv och hälsa samt egendom och miljö ett, med hänsyn till lokala förhållanden, tillfredsställande och likvärdigt skydd mot olyckor i hela landet. Kustbevakningen och Myndigheten för civilt försvar får ett utökade uppdrag samtidigt renodlas Sjöfartsverkets verksamhet

Konsekvenserna av en hemvistförflyttning är att medel behöver överföras mellan anslag samt ett antal förordningsändringar och att berörda myndigheter behöver förbereda en verksamhetsövergång. Ca 170-200 anställda berörs. Utredningen bedömer att förslagen inte innebär övertalighet.

7.2 Konsekvenser för Sjöräddningssällskapet

Utredningens samlade bedömning är att Sjöräddningssällskapet genom förslagen ges goda förutsättningar att fortsätta bedriva och utveckla sin verksamhet. Konsekvenserna för Sjöräddningssällskapet av utredningens förslag beträffande samlokalisering i räddningscentralen och den roll som Myndigheten för civilt försvar skulle få enligt förslaget innebär goda möjligheter för Sjöräddningssällskapet att i högre grad än idag delta i både räddningsledning och

utvecklingen av den samlade sjö-, flygräddningstjänsten och miljö-räddningstjänsten till sjöss. Utredningens förslag att undanta sjö- och flygräddningstjänsten samt miljöräddningstjänsten från förordningen (1982:314) om utnyttjande av Kustbevakningen inom Försvarsmakten innebär en räddningstjänst som behåller sin civila status vid höjd beredskap eller krig, och därmed etableras en tydlig gräns mot militär verksamhet. Myndigheten för civilt försvar får enligt förslaget ansvar för räddningstjänstdelen inom Kustbevakningen under höjd beredskap och krig, vilket också bidrar till att tydliggöra denna gräns. Vid höjd beredskap eller krig påverkas Sjöräddningssällskapets verksamhet, vilket bl.a. aktualiserar frågan om krigsplacering av frivilliga och hur den frågan löses.

Sjöräddningssällskapets insatser eller roll förändras inte med den föreslagna organisationsförändringen och de kommer att få ökade möjligheter att bidra i arbetet med att stärka och utveckla sjö- och flygräddningstjänsten. Dagens väl fungerande samverkan på händelseplatserna kommer kunna fortsätta som idag.

7.3 Ekonomiska konsekvenser

Den ökade belastningen på statsbudgeten till följd av att sjö- och flygräddningstjänsten blir föremål för pris- och löneomräkning föreslås finansieras genom ett permanent indrag på 10 milj.kr av statsbudgetmedlen. En förflyttning och samorganisering av sjö-, flygräddningstjänsten och miljöräddningstjänsten till sjöss innebär att det uppstår effektivitetsvinster. Genom att samla en större flygande förmåga hos Kustbevakningen kan vissa besparingar göras av de flygadministrativa kostnaderna. På lite längre sikt kan även vissa stordriftsfördelar möjliggöras inom räddningsledningen, underhållsverksamheten och vid framtida anskaffningar.

Samhällsekoniskt innebär förslagen att sjö- och flygräddningstjänsten stärks vilket ökar räddningsmöjligheterna och därmed minskar samhällets kostnader för olyckor. För kommuner och regioner betyder förslagen om en stärkt sjö- och flygräddningstjänst en ökad möjlighet till stöd till den kommunala räddningstjänsten samt förbättrade möjligheter till bl.a. sjuktransporter. Dessutom ökar möjligheterna till stöd vid större olyckor, inte minst större fartygsolyckor. Vidare stärks även det strategiska arbetet av-

seende de flygande resurserna. Kommunernas och regionernas ekonomi påverkas inte av utredningsförslag.

7.4 Jämställdhet

En stärkt sjö- och flygräddning med en förändrad hemvist ändrar inte förutsättningarna jämfört med idag. Det krävs ett fortsatt arbete för att nå en jämnare könsfördelning i kärnverksamheten inom sjö- och flygräddningstjänsten.

7.5 Miljö och klimat m.m.

Utredningen bedömer att förslagen är positiva för miljön genom att miljöräddningstjänsten förväntas stärkas men i övrigt har förslagen inte någon påverkan på miljö och klimat. Vidare bedömer utredningen att förslagen inte har någon påverkan för möjligheten att nå de integrationspolitiska målen. Däremot bör det brottsförebyggande arbetet indirekt kunna stärkas genom att Kustbevakningen generellt stärker sin förmåga.

7.6 Förenlighet med EU-rätten

Nuvarande verksamhet är förenligt med EU-rätten och en stärkt sjö- och flygräddningstjänst samt en ändrad hemvist ändrar inte något i förhållande till EU-rätten.

7.7 De transportpolitiska målen

Utredningen bedömer att förslagen i denna utredning tydliggör att sjö- och flygräddningstjänsten är en del av Sveriges räddningstjänst och krisberedskap, i stället för en del av transportpolitiken. Samtidigt kan konstateras att en förändring av hemvisten inte förväntas innebära några negativa effekter för de transportpolitiska målen. På samma sätt som övrig räddningstjänst tillhandahålls vid olyckor och händelser som sker vid järnvägstransporter och fordonstrafik på väg

kommer sjö- och flygräddningstjänsten vid en hemvistförändring att tillhandahålla räddningstjänst till sjö- och luftfart.¹

Uppdrag att utreda hemvisten för huvudmannaskapet för sjö- och flygräddningstjänsten i Sverige

Sammanfattning av uppdraget

En bokstavsutredare ska analysera de verksamhetsmässiga och ekonomiska förutsättningarna för att överföra ansvaret och uppgifterna för sjö- och flygräddningstjänst från Sjöfartsverket till någon annan nationell statlig myndighet med räddningstjänstuppgifter, exempelvis Kustbevakningen eller Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB).

Syftet med en överföring av ansvaret och uppgifterna är att den svenska räddningsförmågan till sjöss och i luften sammantaget ska stärkas samt att de helikopterresurser som finns för ändamålet ska kunna nyttjas mer effektivt. Detta kan åstadkommas genom att samla ansvaret och resurserna för sjö- och flygräddningstjänst så att det samorganiseras med en annan statlig räddningstjänst. Samtidigt medför en överföring att Sjöfartsverkets verksamhet renodlas.

Utredaren ska bland annat

- Analysera de verksamhetsmässiga och ekonomiska konsekvenserna för berörda myndigheter och för övriga organisationer som deltar i sjö- och flygräddning,
- analysera konsekvenserna för den samlade sjö- och flygräddningsförmågan, samt
- föreslå de författningsändringar som krävs till följd av de förslag som lämnas.

Uppdraget ska redovisas senast den 30 april 2026.

Bakgrund

Om Sjöfartsverket

Sjöfartsverket är ett affärsverk som enligt förordningen (2007:1161) med instruktion för Sjöfartsverket ansvarar för farledshållning vilket innebär att sjövägarna fram till hamnområdena är framkomliga, tillgängliga och säkra. Till Sjöfartsverkets uppgifter hör bland annat att tillhandahålla lotsning, isbrytning, sjökartläggning samt samordning av sjögeografisk information. Dessutom ska Sjöfartsverket tillhandahålla nationella system för maritim information och rapportering, redovisa och dokumentera Sveriges gränser till havs samt tillhandahålla sjötrafiktjänst- och rapporteringssystem. Sjöfartsverket ska också tillhandahålla sjö- och flygräddningstjänst och i vissa lägen utföra transporter med helikopter på begäran av sjukvårdshuvudman. Genom Sjöfartsverkets verksamhet bidrar myndigheten till att uppnå de transportpolitiska målen.

Sjöfartsverket är en beredskapsmyndighet enligt förordningen (2022:524) om statliga myndigheters beredskap och ingår i både beredskapssektorn för transporter och i beredskapssektorn för räddningstjänst och skydd av civilbefolkningen. Det innebär att Sjöfartsverket även under höjd beredskap och ytterst krig behöver säkerställa att myndigheten har en förmåga för att kunna upprätthålla den samhällsviktiga verksamheten, exempelvis sjö- och flygräddning.

Regeringen gav den 20 januari 2022 Statskontoret i uppdrag att utreda förutsättningarna för Sjöfartsverkets verksamhets- och finansieringsform (I2022/00178) för att möjliggöra en effektiv styrning mot de transport- och klimatpolitiska målen. Statskontoret redovisade uppdraget i februari 2023 i rapporten Sjöfartsverkets verksamhets- och finansieringsform (LI2023/01769). Statskontoret föreslog i rapporten bl.a. att regeringen bör låta utreda om delar av Sjöfartsverkets uppdrag kan samordnas med andra myndigheter. Detta för att koncentrera myndighetens verksamhet mot det kollektiv som betalar avgifter till verket, dvs. handelssjöfarten, och därigenom åstadkomma ett mer renodlat affärsverk.

Sjöfartsverkets sjö- och flygräddningstjänst

I Sjöfartsverkets ansvar för sjö- och flygräddningstjänst (SAR – Search And Rescue) i Sverige, ingår bland annat att lokalisera och undsätta personer som befinner sig i sjönöd samt för sjuktransporter från fartyg inom svenskt sjöterritorium och inom Sveriges ekonomiska zon, exklusive hamnområden, inre vattendrag, kanaler och insjöar annat än Vätern, Vättern och Mälaren. I ansvaret ingår även lokalisering av luftfartyg vid inträffat eller befarat haveri, eller då fara hotar lufttrafiken inom hela Sveriges land- och sjöterritorium samt Vätern, Vättern och Mälaren. Kommunal räddningstjänst eller fjällräddningstjänst ansvarar för undsättning, utom till havs eller i de större sjöarna, då Sjöfartsverket även ansvarar för undsättningen.

Sjöfartsverket ansvarar även för räddningsledning genom sjö- och flygräddningscentralen (JRCC – Joint Rescue Coordination Centre). För operativa räddningsinsatser har Sjöfartsverket sju helikoptrar med ytbärgarförmåga på fem baser längs med Sveriges kust. Därtill nyttjas även myndighetens sjögående enheter för sjöräddningsinsatser där det bedöms lämpligt.

I Sjöfartsverkets uppgifter ingår även systemledning för sjö- och flygräddning, en verksamhet som säkerställer långsiktig tillgång till räddningsresurser. Verksamheten säkerställer strategisk samverkan med såväl nationella som internationella aktörer inom sjö- och flygräddningen. Därtill ingår även att bedriva utbildningsverksamhet inom området.

Sjö- och flygräddningen finansieras genom intäkter från handels-sjöfartens farledsavgifter, intäkter från civilflygets undervägsavgifter, intäkter från vissa helikoptertjänster som Sjöfartsverket tillhandahåller i huvudsak till Försvarsmakten och vissa regioner samt av anslag.

Samverkan

Statens skyldigheter avseende sjö- och flygräddningstjänst regleras i 4 kap. 2 och 3 §§ lagen (2003:778) om skydd mot olyckor. Sjöfartsverkets ansvar för sådan verksamhet regleras i 4 kap. 2–10 §§ förordningen (2003:789) om skydd mot olyckor. Enligt lagen om skydd mot olyckor ska myndigheten, utöver den primära uppgiften, på begäran av annan räddningsledare kunna bistå i andra räddningsinsatser

om det inte riskerar att åsidosätta sjö- och flygräddningsuppgiften. Det innebär att Sjöfartsverket utöver de uppgifterna som följer av förordningen med instruktion för Sjöfartsverket, bland annat bistår kommunal räddningstjänst vid bränder och befarade drunkningsfall, Polismyndigheten med fjällräddning och eftersök av försvunna personer samt Kustbevakningen med miljöräddning till sjöss.

Enligt 1 kap. 6 § i lagen om skydd mot olyckor bistår andra myndigheter Sjöfartsverket, exempelvis Kustbevakningen, Polismyndigheten, Försvarmakten och kommuner i räddningsinsatser när det bedöms lämpligt.

För sjöräddning är emellertid i det stora flertalet fall den viktigaste aktören Sjöräddningssällskapet som har sjögående räddningsenheter på över 70 platser runt Sveriges kust och på de större sjöarna. Sjöräddningssällskapet är en ideell organisation vars insatser utförs med ideella krafter. Verksamheten finansieras i hög grad med medlemsavgifter, gåvor och donationer. Sjöräddningssällskapet uppstår inga statsbidrag. Organisationer som på olika sätt medverkar i räddningsinsatser benämns fortsättningsvis som samverkansorganisationer.

Utöver de svenska resurserna har både regeringen och Sjöfartsverket slutit bilaterala samarbetsavtal med sina motsvarigheter i samtliga länder runt Östersjön samt Norge. Sjöfartsverket bistår och får kontinuerligt stöd från våra grannländer, något som sker utan ersättning.

Helikopterverksamheten

Den helikopterverksamhet som Sjöfartsverket i dag bedriver tillhandahölls tidigare av Försvarmakten. Under 1990-talet och början av 2000-talet övergick dock ansvaret för att tillhandahålla räddningshelikoptertjänster successivt från Försvarmakten till Sjöfartsverket. Först övergick den till ett privat upphandlat företag (Norrlandsflyg AB), för att 2012 i huvudsak införlivas i Sjöfartsverkets verksamhet. Räddningsledningsfunktionen för sjöräddning har emellertid alltid tillhört Sjöfartsverket. För luftfartens del flyttades räddningsledningsfunktionen från Luftfartsverket till Sjöfartsverket 2010.

Fem ordinarie räddningshelikopterbaser används i sjö- och flygräddningssystemet, som betjänas av en flotta av sju helikoptrar. Sammantaget åker de sju helikoptrarna på ca 400–600 larm per år. Enligt Sjöfartsverket finns det möjlighet att nyttja resurserna ytterligare utan att det medför stora kostnadsökningar. Detta i synnerhet för ändamål som inte är av akut karaktär och inte riskerar att påverka den primära uppgiften negativt.

Helikoptrarna används ofta för övning för att besättningarna ska bibehålla kompetens och certifikat. Det finns sannolikt möjlighet att genomföra fler operativa insatser, om uppgiften är mer omfattande på bekostnad av mindre tid för övning. Detta förutsätter emellertid att sådana kompletterande uppgifter inte riskerar räddningsförmågan inom sjö- och flygräddningsuppgiften.

Flygande verksamhet är förhållandevis kostsam att bedriva. Utöver den operativa verksamheten och underhåll av luftfartyg har Sjöfartsverket även en administrativ verksamhet för exempelvis hantering av säkerhet, planering och regelefterlevnad. Sådan administrativ verksamhet har även Kustbevakningen och andra myndigheter med flygande verksamhet.

Sjöfartsverket äger fortfarande ett aktiebolag från tiden då Sjöfartsverket förvärvade Norrlandsflyg AB. Bolaget, SMA Maintenance AB, bedriver serviceverksamhet på räddningshelikoptrarna och var tidigare dotterbolag till Norrlandsflyg AB. Avsikten när bolagsgruppen förvärvades var att den skulle likvideras och att bolagens verksamhet införlivas i Sjöfartsverkets verksamhet. Det har emellertid inte skett med SMA Maintenance AB. Mot bakgrund av begränsningar kring förvaltningsmyndigheters möjligheter att äga aktiebolag bör det utredas om och hur verksamheten som i dag bedrivs i bolaget antingen kan överlåtas, avvecklas eller avyttras.

Regelverk och avtal

Grundläggande bestämmelser för sjö- och flygräddningstjänsten finns i lagen om skydd mot olyckor. Flygräddningstjänsten regleras dessutom i luftfartslagen (2010:500). I förordningen om skydd mot olyckor och i luftfartsförordningen (2010:770) anges bland annat att det är Sjöfartsverket som är ansvarig för sjö- och flygräddningstjänsten i Sverige. Därtill beslutar Transportstyrelsen om före-

skrifter som rör flygräddningstjänsten i enlighet med luftfartsförordningen.

Även i förordning med instruktion för Sjöfartsverket anges att Sjöfartsverket ansvarar för sjö- och flygräddningstjänst i Sverige. I samma förordning anges att Sjöfartsverket vid livshotande situationer där omedelbar transport är avgörande för behandlingen av skadade eller sjuka personer, ska utföra transporter med helikopter på begäran av sjukvårdshuvudman. Detta gäller dock endast om myndighetens resurser är lämpliga för uppgiften och det kan ske utan allvarligt hinder mot dess ordinarie verksamhet eller dess medverkan enligt lagen om skydd mot olyckor.

De avtal som regeringen och Sjöfartsverket har slutit med grannländerna inom området reglerar hur samarbetet praktiskt ska fungera i enskilda räddningsinsatser. Avtalen reglerar också att räddningseenheterna får tillträde till avtalsländernas farvatten och luftrum utan att långt i förväg behöva ansöka om tillträde enligt gängse rutiner, vilket annars är nödvändigt för statsluftfartyg och statsfartyg. Sjöfartsverket har även slutit avtal med Sjöräddningssällskapet som närmare beskriver samarbetsformerna för sjöräddningsinsatser.

Om Kustbevakningen

Kustbevakningen har enligt 1 § förordningen (2019:84) med instruktion för Kustbevakningen till uppgift att bedriva sjöövervakning och utföra räddningstjänst till sjöss.

Kustbevakningen är beredskapsmyndighet enligt förordningen om statliga myndigheters beredskap och ingår i sektorerna ordning och säkerhet och räddningstjänst och skydd av civilbefolkningen. Det innebär att Kustbevakningen även under höjd beredskap och ytterst krig behöver säkerställa att myndigheten har förmåga att kunna upprätthålla den samhällsviktiga verksamheten, exempelvis sjöövervakning, miljöräddningstjänst och annan räddningstjänst till sjöss.

För sin uppgift har Kustbevakningen ett stort antal fartyg stationerade på ett 20-tal kuststationer längs med Sveriges kust, Väner och Mälaren samt flygplan stationerade på en flygkuststation i Nyköping. Myndigheten har även en nationell operativ ledningscentral som är samlokaliserad med Sjöfartsverkets operativa

ledningscentral i Göteborg. Ledningscentralen har till uppgift att löpande prioritera och fördela myndighetens operativa resurser till sjöss och i luften.

För flygverksamheten har Kustbevakningen verksamhet för underhåll. Vidare har Kustbevakningen likt Sjöfartsverket administrativ verksamhet för hantering av säkerhet, planering och regelefterlevnad med mera. Kustbevakningsflyget har i dag ett nära samarbete med Sjöfartsverket bland annat inom flygsäkerhet under räddningsinsatser med flera flygande enheter.

Kustbevakningens ansvar för räddningstjänst

Kustbevakningen ansvarar för miljöräddningstjänst till sjöss. Generella regler om sådan räddningstjänst finns i 4 kap. 5 § lagen om skydd mot olyckor. Kustbevakningens ansvar för miljöräddningstjänst till sjöss regleras närmare i 4 kap. 12–14 §§ förordningen om skydd mot olyckor. I uppgiften ingår exempelvis att ansvara för räddningstjänst när olja eller andra skadliga ämnen har kommit ut i vattnet eller om det föreligger en överhängande fara för detta inom Sveriges sjöterritorium och inom Sveriges ekonomiska zon, exklusive hamnområden, inre vattendrag, kanaler och insjöar annat än Vätern, Vättern och Mälaren. Miljöräddningstjänst utförs ofta i samverkan med flera andra aktörer exempelvis MSB, kommunal räddningstjänst, Polismyndigheten, Försvarmakten, Sjöfartsverket, Sjöräddningssällskapet och Transportstyrelsen.

Kustbevakningen ska även ha beredskap för, och på begäran av räddningsledare delta i, sjöräddningstjänst och annan räddningstjänst. Kustbevakningen ska därigenom bidra till ökad sjösäkerhet, att människoliv kan räddas, att personskador begränsas samt att konsekvenserna för egendom och miljö minskas.

Om Myndigheten för samhällsskydd och beredskap

MSB har enligt 1 § förordningen (2008:1002) med instruktion för Myndigheten för samhällsskydd och beredskap ansvar för frågor om skydd mot olyckor, krisberedskap och civilt försvar, i den utsträckning inte någon annan myndighet har ansvaret. Ansvaret avser åtgärder före, under och efter en olycka, kris, krig eller krigsfara.

MSB är beredskapsmyndighet enligt förordningen om statliga myndigheters beredskap och ska som ansvarig myndighet för sektorn Räddningstjänst och skydd av civilbefolkningen leda och utveckla arbetet inom sektorn.

Från och med den 1 januari 2026 kommer MSB att byta namn till Myndigheten för civilt försvar (MCF). Från och med den 1 juli 2025 kommer dessutom myndighetens uppgifter när det gäller skydd mot olyckor och åtgärder inom befolkningsskyddet att organiseras inom en särskild del av myndigheten med en av regeringen utsedd chef.

MSB:s ansvar för räddningstjänst

MSB ansvarar för att, i enlighet med de föreskrifter som gäller för området skydd mot olyckor, samordna och utveckla verksamheten inom räddningstjänsten och när det gäller olycks- och skadeförebyggande åtgärder. Myndigheten ansvarar emellertid inte för räddningstjänst, dvs. de räddningsinsatser som staten eller kommunerna enligt lagen om skydd mot olyckor ska ansvara för vid olyckor och överhängande fara för olyckor för att hindra och begränsa skador på människor, egendom eller miljön. MSB ska dock stödja berörda myndigheters samordning av åtgärder vid en kris, exempelvis vid omfattande räddningsinsatser, eller vid höjd beredskap.

Myndigheten ska utifrån en nationell riskbild upprätthålla beredskap med förstärkningsresurser för att kunna bistå kommuner och andra berörda myndigheter i samband med allvarliga olyckor och kriser och vid höjd beredskap. MSB kan bistå med förstärkningsresurser inom ett flertal områden, bland annat med helikoptrar och flygplan för brandbekämpning, materiel för strandnära oljebekämpning samt samverkan och ledningsstöd. MSB ska även kunna prioritera och fördela tillgängliga förstärkningsresurser enligt 6 kap. 8 a § lagen om skydd mot olyckor vid omfattande kommunala räddningsinsatser.

De helikoptrar och flygplan som MSB kan bistå med är upphandlade genom avtal med privata aktörer. MSB har därmed inte administrativ verksamhet för säkerhet, planering och regelefterlevnad med mera för flygverksamheten. Helikoptrarna är, under skogsbrandsäsongen, placerade på olika orter i landet och flygplanen är grundplacerade i Nyköping.

Behovet av en översyn av huvudmannaskapet

Sjö- och flygräddningsverksamheten vid Sjöfartsverket går med förlust. De senaste åren har rörelseresultatet i verksamheten varierat från -126 till -199 miljoner kronor förutom under 2022 när Sjöfartsverket engångsvis fick höjt anslag för sjö- och flygräddning. Det bör utredas om det går att säkerställa effektivare utnyttjande av samhällets maritima räddningsresurser, bättre samordning av räddningstjänsten, en stärkt operativ ledning och förmåga till räddningstjänst till sjöss och i luften samt minskade administrativa kostnader genom att samla ansvaret hos färre statliga aktörer. En utgångspunkt för utredningen är att ett förslag på förändrat huvudmannaskap inte försämrar den inordnande myndighetens förutsättningar att utföra befintliga uppgifter.

Som ett led i att renodla Sjöfartsverkets verksamhet till att i högre grad koncentreras mot den primära målgruppen och avgiftskollektivet, dvs. handelssjöfarten, och samtidigt åstadkomma en ökad effektivitet i statlig räddningstjänst, räddningsledning samt i nyttjandet av statens räddningsresurser, särskilt räddningshelikoptrarna, bör de verksamhetsmässiga och ekonomiska förutsättningarna för att överföra huvudmannaskapet för sjö- och flygräddningsuppgiften till någon annan statlig myndighet med räddningstjänstuppgifter utredas. I huvudmannaskapet ingår förutom helikopterverksamheten även ansvaret för JRCC samt systemledning för sjö- och flygräddning.

Den svenska sjö- och flygräddningen fungerar operativt väl. Verksamheten behöver alltid uppfylla de högt uppställda målen för helikopterberedskapen för att undsätta nödställda inom en viss tid. Mot bakgrund av det försämrade säkerhetsläget i och omkring Östersjön finns det emellertid skäl för att förstärka den samlade räddningsförmågan till havs, det gäller såväl sjöräddningstjänst som miljöräddningstjänst. Statens haverikommission har i sin rapport Marco Polo – grundstötning i norra Hanöbukten (SHK 2025:03) pekat på behovet av att förbättra samhällets förmåga att hantera större fartygsolyckor.

Regeringen gav den 12 oktober 2023 en särskild utredare i uppdrag att föreslå åtgärder som stärker Polismyndighetens och Säkerhetspolisens förmåga att genomföra sina uppgifter vid kriser och andra samhällsstörningar i fredstid samt vid höjd beredskap och

ytterst i krig (dir. 2023:143). I uppdraget ingick bland annat att föreslå hur polisens behov av helikoptertransporter ska kunna säkerställas. Utredningen redovisade sitt betänkande Polisiär beredskap i fred, kris och krig (SOU 2025:57) den 19 maj 2025. I betänkandet föreslås bland annat ett utökat samarbete med Sjöfartsverket avseende helikopterkapacitet på kort och lång sikt. En viktig utgångspunkt för en utredning om att flytta huvudmannskapet för sjö- och flygräddning är att utredningen beaktar betänkandets förslag. Även MSB:s redovisning av regeringsuppdraget att utreda framtida svensk flygande förmåga för skogsbrandsläckning (Fö2025/00391) bör beaktas.

Det är viktigt att den väl fungerande operativa verksamheten kvarstår även om huvudmannskapet förändras. En viktig utgångspunkt är att pågående livräddning ska gå före all annan operativ verksamhet för den inordnande räddningsmyndigheten. Vid sjö- och flygräddningstjänst är det många organisationer som samverkar. Samarbetet och systemen för samverkan är viktiga att värna. Därför ska berörda samverkansaktörer involveras i utredarens arbete för att belysa och säkerställa att detta samarbete fungerar fortsättningsvis även om huvudmannskapet förändras. Detta gäller såväl statliga, regionala som kommunala aktörer, men inte minst Sjöräddningssällskapet vars engagemang och kapacitet är helt avgörande för en fungerande sjöräddning i Sverige.

Även fortsättningsvis ska Försvarsmaktens behov av flygräddning tillgodoses. Sveriges medlemskap i Nato förstärker detta behov ytterligare då behovet gäller såväl svenska som allierade förband. I händelse av höjd beredskap och ytterst krig behöver flygräddningen tydligt kunna planeras och samordnas med nationella och eller allierade operationer oavsett organisatorisk hemvist.

Även Sjöfartsverkets stöd till Polismyndigheten är viktigt att värna, inte minst vid fjällräddningsinsatser men även eventuella samarbeten som kan följa av betänkandet Polisiär beredskap i fred, kris och krig och de förslag som presenterats för att omhänderta Polismyndighetens och Säkerhetspolisens behov av helikoptertransporter.

En utgångspunkt för utredaren är att Sjöräddningssällskapets deltagande i sjöräddningsinsatser fortsatt ska prioriteras. Det ska säkerställas att de förslag som lämnas inte påverkar Sjöräddningssällskapets möjligheter att delta i sjöräddningsinsatser negativt.

Vidare ska ett förändrat huvudmannaskap för sjö- och flygräddningstjänst inte förändra Sjöräddningssällskapets roll i händelse av höjd beredskap och ytterst krig.

Vid en överföring av huvudmannaskapet behöver den inordnande myndigheten ges stabila verksamhetsmässiga och ekonomiska förutsättningar för att kunna bedriva en effektiv räddningstjänstverksamhet. De ekonomiska och verksamhetsmässiga förutsättningarna behöver därför analyseras närmare. Utredaren bör utgå från att handelssjöfarten även fortsättningsvis ska finansiera sitt nyttjande av sjöräddning, civilflyget för sin motsvarande andel av flygräddning samt Försvarsmakten och regionerna för de helikoptertjänster de erhåller. Kostnader för räddningstjänst mot övriga målgrupper såsom privatflyget och fritidsbåtssektorn, eller att bistå annan räddningstjänst, bör finansieras med anslag.

Uppdraget

Utredaren ska analysera de verksamhetsmässiga, personella och ekonomiska förutsättningarna för att överföra uppgifter för alla delar inom sjö- och flygräddningstjänsten från Sjöfartsverket till en annan nationell statlig myndighet med räddningstjänstuppgifter, exempelvis Kustbevakningen eller MSB.

I utredarens uppdrag ingår följande.

- Analysera vilken nationell statlig myndighet med räddningstjänstuppgifter som har bäst förutsättningar för att ansvara för, och effektivt leda, sjö- och flygräddningstjänsten.
- Analysera och lämna förslag på vilka möjligheter som finns för att nyttja räddningshelikoptrarna bredare, exempelvis för annan räddningstjänst som miljöräddning och brandbekämpning, eller för sjöövervakning och brådskande transporter.
- Analysera och lämna förslag på hur en samordnad räddningsledning, i en gemensam ledningscentral, för sjö- och flygräddningstjänst samt miljöräddningstjänst till sjöss och eventuell annan statlig räddningstjänst bör organiseras.

- Analysera och uppskatta vilka möjligheter till besparingar som finns inom administrativ verksamhet till följd av förslagen som lämnas.
- Analysera och lämna förslag på hur verksamheten bör finansieras med utgångspunkt i att verksamheten ska bedrivas med full kostnadstäckning, samt hur det kan säkerställas att de helikoptertjänster som Sjöfartsverket i dag säljer, fortsatt kan ske under ett annat huvudmannaskap.
- Analysera och uppskatta effekter av engångskaraktär till följd av förändrat huvudmannaskap.
- Analysera och lämna förslag på vilken roll Sjöfartsverket bör ha inom räddningstjänst om huvudmannaskapet överförs och om Sjöfartsverket i stället blir en samverkansorganisation, samt hur den rollen bör finansieras.
- Analysera vilka konsekvenser som en förändring av huvudmannaskapet kan tänkas medföra för Sjöräddningssällskapets verksamhet och lämna förslag som säkerställer goda förutsättningar för Sjöräddningssällskapets insatser och verksamhet.
- Analysera och redovisa för eventuella hinder eller särskilda utmaningar i samarbetet mellan de olika samverkansorganisationerna i och med ett nytt huvudmannaskap för sjö- och flygräddningstjänsten.
- Analysera och särskilt beakta Försvarsmaktens behov av sjö- och flygräddning i såväl fred och vid kris, som under höjd beredskap och ytterst krig.
- Analysera och redovisa de arbetsrättsliga förutsättningarna för ett förändrat huvudmannaskap.
- Analysera och bedöma om verksamheten som i dag bedrivs inom det av Sjöfartsverket helägda bolaget SMA Maintenance AB bör avyttras eller avvecklas och om verksamheten kan och bör övergå till den nya huvudmannen, samt analysera konsekvenserna av dessa alternativ.
- Analysera och bedöma hur samarbetet med andra länders sjö- och flygräddningsorganisationer påverkas av ett förändrat huvudmannaskap, bedöma om de bilaterala avtalen med andra länder

behöver omförhandlas och eventuella konsekvenser av detta, samt föreslå vilka författningsändringar och förändringar i avtalen som krävs.

- Analysera och föreslå de författningsändringar som krävs till följd av de förslag som lämnas samt ikraftträdande.

Konsekvensbeskrivningar

Förslagens påverkan på möjligheterna att uppfylla de transportpolitiska målen ska redovisas. Om förslagen påverkar kostnaderna eller intäkterna för staten, kommuner, regioner, företag eller andra enskilda ska en beräkning av dessa konsekvenser redovisas och förslag på finansiering lämnas. Om förslagen innebär samhällsekonomiska konsekvenser i övrigt ska även dessa redovisas. Om nya regler föreslås ska en konsekvensanalys redovisas som motsvarar de krav som följer enligt förordningen (2024:183) om konsekvensutredningar. Förslagens konsekvenser ur ett jämställdhetsperspektiv ska bedömas. Förslagens miljö- respektive klimatkonsekvenser ska också bedömas. Förslagen ska beakta och vara förenliga med EUrätten, såsom statsstödsregelverket och tillämplig sektorslagstiftning, samt andra relevanta författningar.

Kontakter och redovisning av uppdraget

Utredaren ska bedriva sitt arbete i nära samarbete med Sjöfartsverket, Kustbevakningen, MSB, Polismyndigheten, Försvarsmakten och andra berörda myndigheter med räddningstjänstuppgifter. Utredaren ska även, i den utsträckning det bedöms lämpligt, inhämta information och synpunkter från de myndigheter som Sjöfartsverket samverkar med i räddningsinsatser, samt inhämta synpunkter från Arbetsgivarverket, regioner och Sveriges Kommuner och Regioner. Utredaren ska dessutom inhämta information och synpunkter från Sjöräddningssällskapet och i den utsträckning det bedöms lämpligt även från berörda delar av näringslivet och andra relevanta aktörer.

Uppdraget ska redovisas senast den 30 april 2026.

Departementsserien 2026

Kronologisk förteckning

1. Nya möjligheter att bekämpa onlinerekrytering. Ju.
2. Granskning av Lantmäteriets informationssäkerhet. LI.
3. Utökat skydd för vissa civila vapentransporter. Fö.
4. En brottsbekämpande verksamhet hos Försäkringskassan. S.
5. Samling runt barnet. En likvärdig och kvalitativ vård inom den sociala barn- och ungdomsvården. S.
6. En översyn av det konsulära regelverket. UD.
7. Elektroniska meddelanden vid försäkringsavtal. Ju.
8. En extern tjänsteleverantör för biometriupptagning i migrationsverksamheten. Ju.
9. En ny hemvist stärker sjö- och flygräddningstjänsten i Sverige. LI.

Departementsserien 2026

Systematisk förteckning

Försvarsdepartementet

Utökat skydd för vissa civila vapentransporter. [3]

Justitiedepartementet

Nya möjligheter att bekämpa onlinerekrytering. [1]

Elektroniska meddelanden vid försäkringsavtal. [7]

En extern tjänsteleverantör för biometriupptagning i migrationsverksamheten. [8]

Landsbygds- och infrastrukturdepartementet

Granskning av Lantmäteriets informationssäkerhet. [2]

En ny hemvist stärker sjö- och flygräddningstjänsten i Sverige. [9]

Socialdepartementet

En brottsbekämpande verksamhet hos Försäkringskassan. [4]

Samling runt barnet. En likvärdig och kvalitativ vård inom den sociala barn- och ungdomsvården. [5]

Utrikesdepartementet

En översyn av det konsulära regelverket. [6]