

Remissvar avseende Ds 2026:9

En ny hemvist stärker sjö- och flygräddningstjänsten i Sverige

Sammanfattning

ST är ett av fackförbunden som företräder den absoluta majoriteten flygoperativ personal och administration inom Sjöfartsverkets flygverksamhet. ST-SAR är avdelningen för den flygoperativa personalen. Vårt uppdrag är att värna medlemmarnas arbetsmiljö, flygsäkerhet och förutsättningarna att bedriva en effektiv och robust räddningsverksamhet.

Vi välkomnar utredningens ambition att stärka Sveriges samlade sjö- och flygräddningsförmåga.

Vårt remissvar tar därför inte ställning till vilken myndighet som bör ansvara för verksamheten. Istället lyfter vi de förutsättningar som, oavsett organisatorisk lösning, behöver säkerställas.

1. Den operativa förmågan måste vara styrande

Svensk sjö- och flygräddning bygger på hög tillgänglighet, korta beslutsvägar och en väl utvecklad samverkan mellan flygbesättningar, räddningsledare och övriga aktörer.

En eventuell organisationsförändring får inte innebära att dessa operativa styrkor försvagas under eller efter genomförandet. Tvärtom bör reformen kunna visa hur insatsförmåga, responstider, beslutsfattande och samordning förbättras.

Vi anser därför att regeringens fortsatta beredning bör fokusera på mätbara effekter för den operativa verksamheten snarare än organisatoriska principfrågor.

Man måste också se till utvecklingen av vår förmåga framåt. Det finns i dagsläget flera projekt som jobbar för att utveckla vår operativa förmåga. Dessa måste få fortsätta, och tas i beaktning när man gör bedömning av vår förmåga.

2. Flygsäkerheten måste ha högsta prioritet

Flygverksamheten utgör en särskilt reglerad verksamhet med omfattande krav på säkerhetsledning, kompetens, träning och erfarenhetsåterföring.

Oavsett organisatorisk hemvist behöver det säkerställas att:

- Flygsäkerhetsarbetet bedrivs utan avbrott,
- Safety Management System (SMS) och övriga luftfartskrav bibehålls eller stärks, och att tillsyn gällande flygoperativ karaktär genomförs av korrekt myndighet, Transportstyrelsen.

- Flygoperativa beslut även fortsättningsvis fattas på professionella och flygsäkerhetsmässiga grunder,
- Förändringsarbetet inte skapar ökade operativa risker.

3. Personalens kompetens är verksamhetens viktigaste resurs

Den svenska SAR-förmågan bygger i stor utsträckning på personal med mycket lång erfarenhet av avancerade räddningsinsatser.

Vid större organisationsförändringar finns alltid en risk för kompetensförluster genom ökad personalomsättning eller osäkerhet kring framtida arbetsvillkor.

Vi anser därför att ett eventuellt genomförande måste innehålla:

- tydliga garantier för kompetensförsörjningen
- långsiktiga villkor för flygoperativ personal
- aktiv samverkan med arbetstagarorganisationerna
- åtgärder som säkerställer att nyckelkompetens behålls under hela förändringsprocessen

4. Kontinuitet under övergångsperioden

Historiskt visar större myndighetsomorganisationer att övergångsperioden ofta innebär den största risken.

För en samhällskritisk verksamhet som sjö- och flygräddning bör kontinuiteten vara överordnad organisatorisk effektivitet.

Det bör därför finnas en detaljerad genomförandeplan som beskriver hur:

- operativ tillgänglighet bibehålls
- utbildning och övningsverksamhet fortsätter utan avbrott
- flygoperativ ledning fungerar under hela övergången
- ansvarsfördelning och beslutsvägar är tydliga

5. Vikten av professionens erfarenheter

Vi ser positivt på att utredningen belyser behovet av en stärkt nationell räddningsförmåga.

Samtidigt vill vi betona att framtida utveckling av svensk SAR i hög grad bör utformas tillsammans med de yrkesgrupper som dagligen bedriver verksamheten.

Piloters, teknikers, ytbärgares och övriga besättningsars samlade erfarenheter utgör en betydande kunskapsresurs som bör tas tillvara vid fortsatt beredning och genomförande.

6. Tillståndsgivande myndighet

Vi anser att det absolut nödvändigt att det är Transportstyrelsen som även fortsättningsvis tillståndsprövar samt granskar de flygoperativa delarna av vår verksamhet och inte MCF.

Detta på grund av att MCF inte besitter någon flygoperativ kompetens samt att det för övrig statsluftfart är Transportstyrelsen som tillståndsprövar samt reglerar dess verksamhet.

Som en del i detta följer vi idag Transportstyrelsens SAR-föreskrift, TSFS 2014:61, som reglerar hela vår verksamhet. Detta nämns inte i remissen.

Vi anser att tillståndsprövning och verksamhetskontroll fortsatt skall ligga hos den mest kompetenta myndigheten. I vårt fall Transportstyrelsen.

Avslutande synpunkter

Vi väljer att inte ta ställning till vilken myndighet som bör vara huvudman för svensk sjö- och flygräddning.

Vår bedömning är istället att följande kriterier bör vara styrande vid regeringens fortsatta arbete:

- att den operativa räddningsförmågan stärks
- att flygsäkerheten minst bibehålls och helst utvecklas
- att specialistkompetens behålls
- att verksamhetens tillgänglighet inte försämras under övergången
- att förändringen genomförs i nära dialog med berörd personal och deras fackliga organisationer

Om dessa förutsättningar kan säkerställas skapas goda möjligheter att utveckla svensk sjö- och flygräddning, oavsett vilken organisatorisk lösning regeringen slutligen väljer.