

**Landsbygds- och
infrastrukturdepartementet**

li.remissvar@regeringskansliet.se

li.transport.remissvar@regeringskansliet.se

REMISSYTTRANDE

Ref. LI2026/00848

Stockholm 2026-08-13

Remiss av Ds 2026:9 – En ny hemvist stärker sjö- och flygräddningstjänsten i Sverige

Föreningen Svensk Sjöfart är en branschorganisation för svensk sjöfartsnäring som representerar ett 60-tal rederier med verksamhet över hela världen. Den svenska sjöfarten är en del av det europeiska sjöfartsklustret som sammantaget kontrollerar drygt 40 procent av världshandelsflottan. Cirka 90 procent av Sveriges utrikeshandel går via sjöfarten och årligen reser cirka 30 miljoner passagerare med fartyg till och från Sverige.

Svensk Sjöfart har tagit del av Landsbygds- och infrastrukturdepartementets remiss av *Ds – En ny hemvist stärker sjö- och flygräddningstjänsten i Sverige* och tackar för möjligheten att lämna synpunkter på förslagen. Utifrån utredningens förslag och bedömningar redovisas Svensk Sjöfarts kommentarer och synpunkter nedan. Om förslag från utredningen inte redovisas innebär det att Svensk Sjöfart inte har någon särskild åsikt.

Övergripande synpunkter på utredningen

Svensk Sjöfart ställer sig positiv till utredningens övergripande syfte att stärka och effektivisera den svenska räddningsförmågan till sjöss och i luften samt att de helikopterresurser som finns för ändamålet ska kunna nyttjas mer effektivt, samt att se över vilka förändringar av ansvar och resurser som behövs för att åstadkomma dessa ändamål. Detta för att öka samordning med andra myndigheter för att koncentrera Sjöfartsverkets verksamhet mot det kollektiv som betalar avgifter till verket, dvs. handelssjöfarten, och därigenom åstadkomma ett mer renodlat affärsverk. Detta lyfts även fram i Statskontorets rapport ”Sjöfartsverkets verksamhets- och finansieringsform”.

Sjöfartsverkets sjö- och flygräddning finansieras idag av intäkter från handelssjöfartens farledsavgifter, intäkter från civilflygets undervägsavgifter, intäkter från vissa helikoptertjänster som Sjöfartsverket tillhandahåller – i huvudsak till Försvarmakten och vissa regioner – samt av anslag. Sjö- och flygräddningsverksamheten vid Sjöfartsverket går generellt med förlust och de senaste åren har rörelseresultatet i verksamheten varierat med ett underskott från -126 till -199 miljoner kronor, bortsett från år 2022 då Sjöfartsverket fick ett enskilt höjt anslag för sjö- och flygräddning.

Under 2025 har Sjöfartsverket även tillförts ytterligare anslag för ändamålet i syfte att säkerställa verksamheten och en balans mellan kostnader och tillgängliga medel. Andra delar av Sjöfartsverkets verksamhet har också svårigheter att fullt ut finansiera sin verksamhet, vilket bland annat har lett till att farledsavgifter och lotsavgifter kraftigt har höjts varje år för att kompensera detta underskott – se

Svensk Sjöfarts remissyttrande av Sjöfartsverkets föreskrifter från 1 januari 2026 (farleds- och lotsavgifter). Svensk Sjöfart ser därför generellt positivt på åtgärder som kan stärka Sjöfartsverkets långsiktiga finansiella och ekonomiska förutsättningar och därigenom minska avgiftsuttaget från handelssjöfarten.

Svensk Sjöfart instämmer i regeringens bedömning av att den svenska sjö- och flygräddningen generellt fungerar väl och att de uppställda målen om att undsätta nödställda i tid uppfylls. Det finns dock skäl att överväga om vissa delar av sjö- och flygräddningen, och då främst helikopterverksamheten, kan överföras till andra myndigheter för att stärka och effektivisera verksamheten och ge helikopterverksamheten och Sjöfartsverket bättre långsiktiga ekonomiska förutsättningar.

Utredningens förslag och bedömningar

6.2 Kustbevakningen får ansvar för sjö- och flygräddningstjänsten

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

Svensk Sjöfart **tillstyrker** förslag att den operativa SAR-helikopterverksamheten och helikopterresurserna överförs till Kustbevakningen.

Kustbevakningen har idag en omfattande operativ verksamhet och ansvarar även för miljöräddningstjänst till sjöss och deltar vid behov även i sjöräddningstjänsten. Att inordna nya operativa uppgifter och ha rådighet över dessa resurser i sin nuvarande verksamhet kan få positiva effekter på helikopterverksamheten. Kustbevakningen har idag en flygverksamhet som kan bistå vid räddningsinsatser över både land och vatten och en samlad resurs gällande flyg och helikopter skulle kunna skapa bättre förutsättningar för planering och uthållighet.

Svensk Sjöfart vill dock poängtera att om helikopterverksamheten används till andra syften än sjö- och flygräddning eller som stöd för andra myndigheter ska det även finansieras via ökade statliga anslag och inte via den avgiftsfinansierade delen av verksamheten.

Svensk Sjöfart **avstyrker** förslag att överföra ansvar och det operativa ansvaret för sjö- och flygräddningscentralen JRCC till Kustbevakningen.

Då Kustbevakningen idag är en civil myndighet med ett ökat polisiärt och brottsbekämpande uppdrag är det viktigt att renodla ledning av JRCC och den övergripande sjö- och flygräddningen till att utföras av en fullt ut civil myndighet som uppfyller den civila, humanitära och självständiga integriteten utifrån de internationella konventioner som styr över sjö- och flygräddning, där huvudinriktningen alltid ska vara att hjälpa människor i nöd. Detta för att säkerställa de humanitära perspektiven, att räddning av liv alltid är den prioriterade uppgiften och för att undvika målkonflikter i sitt myndighetsuppdrag.

Den organisatoriska hemvisten bör därför tydligt signalera verksamhetens civila och humanitära karaktär. Svensk Sjöfart ser stora risker att det uppstår målkonflikter för en myndighet som Kustbevakningen som också har ett polisiärt och brottsbekämpande uppdrag.

Detta är något som även Sjöräddningssällskapet har lyft under utredningen och dessa synpunkter behöver nogta beaktas. Sjöräddningssällskapet är en viktig resurs för svenska staten och deltar i ca 90 procent av alla sjöräddningsinsatser som sker utmed Sveriges kust. Svensk Sjöfart anser mot denna bakgrund att det är angeläget att säkerställa att den frivilliga resurs som Sjöräddningssällskapet bidrar med och som spelar en stor roll, inte minst för sjöräddning kopplad till fritidsbåtstrafiken, inte påverkas negativt. Sjöräddningssällskapets verksamhet bygger på frivillighet och finansieras via donationer. Den belastar inte den statliga budgeten och bör därför särskilt värnas.

Svensk Sjöfart ser således positivt på förslag 6.11 om att ge Sjöräddningssällskapet möjlighet att få en större roll i räddningskedjan genom att samlokalisera dem i ledningscentralen för sjö-, flyg- och miljöräddningstjänst till sjöss. Detta bör dock ske i nära samråd och samarbete med Sjöräddningssällskapet.

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

Utredningen föreslår att ansvar och resurser för övergripande utveckling och utbildning inom sjö- och flygräddningstjänsten överförs från Sjöfartsverket till MCF, att MCF får i uppdrag att tillsammans med berörda myndigheter och organisationer vidareutveckla larmhantering och informationsdelning och att MCF övertar Sjöfartsverkets uppdrag gällande övergripande utveckling och utbildningar inom området sjö- och flygräddningstjänst samt miljöräddningstjänst till sjöss. Vidare föreslås att ansvaret för tillsyn för sjö- och flygräddningstjänsten, miljöräddningstjänsten till sjöss samt föreskriftsrätt för flygräddningstjänsten ska överföras från Transportstyrelsen respektive Kustbevakningen till MCF.

Svensk Sjöfart kan vara öppen för förändringar som gör att övergripande utvecklingsfrågor samt utbildningar samordnas av MCF för att skaffa en bättre och mer samlad överblick över all räddningstjänst som MCF ansvarar för och då även inkludera sjö- och flygräddningstjänst samt miljöräddningstjänst till sjöss. Detsamma gäller för larmhantering och informationsdelning för att skapa en mer effektiv räddningstjänst. Viktigt är då att den del hos Sjöfartsverket som idag utför dessa uppgifter tas bort eller flyttas över till MCF för att just effektivisera verksamheten hos Sjöfartsverket och minska myndighetens kostnader.

Svensk Sjöfart kan konstatera att det i dagsläget finns en föreskriftsrätt för flygräddningen för Transportstyrelsen, men ingen motsvarande föreskriftsrätt för sjöräddningen. Med hänsyn till att sjö- och flygräddningsverksamheten bedrivs integrerat kan det vara lämpligt att föreskriftsrätten samlas hos en myndighet, antingen hos Transportstyrelsen eller som utredningen föreslår att föreskriftsrätt och tillsyn flyttas till MCF för ökad samordning inom räddningstjänstområdet.

Även samordnad tillsyn av räddningstjänst kan ge positiva effekter och skapa enhetlighet även om det finns vissa skillnader mellan tillsyn av kommunal räddningstjänst och sjö- och flygräddning. En viktig princip är dock att tillsyn ska utföras av en myndighet som är självständig från den verksamhet som tillsynen riktas mot. Med hänsyn till att sjö- och flygräddningen i hög grad regleras via internationella konventioner är en förutsättning dessutom att den myndighet som svarar för föreskrifter inom området deltar aktivt i det internationella regelutvecklingsarbetet på området.

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

Som en del i utredningens huvudförslag att Sjöfartsverket inte ska ansvara för sjö- och flygräddningstjänsten föreslås att i Sjöfartsverkets instruktion förtydliga att Sjöfartsverket även fortsatt ska ha en roll inom sjö- och flygräddningstjänst. Detta då Sjöfartsverket har viktiga resurser i form av exempelvis lotsningsverksamheten.

Då Svensk Sjöfart avstyrker förslag att flytta det operativa ansvaret för sjö- och flygräddningscentralen JRCC till Kustbevakningen, är detta förslag inte fullt ut relevant. Det kan dock konstateras att Sjöfartsverket har viktiga resurser i form av lotsbåtar, arbetsfartyg, isbrytare etc. som kan vara till stor hjälp vid en sjöräddningsinsats. Dessa statliga resurser bör i likhet med andra statliga resurser fortsatt ha en beredskap för att på begäran av räddningsledare delta i sjöräddningstjänst.

6.5 Finansiering av sjö- och flygräddningstjänsten

Utredningen föreslår ingen förändrad finansiering av sjö- och flygräddningen utan att den även fortsatt ska finansieras genom farledsavgifter, avgifter genom Eurocontrol och vissa andra avgifter samt anslagsmedel från statsbudgeten. Utredningen föreslår dock att införa en pris- och löneomräkning, vilket finansieras genom ett indrag på 10 miljoner kronor av statsbudgetmedlen. Motsvarande anslagsmedel för kostnaderna för sjö- och flygräddningstjänsten överförs från Sjöfartsverket till Kustbevakningen respektive Myndigheten för civilt försvar och flyttas därmed från utgiftsområde 22 (Kommunikationer) under Landsbygds- och infrastrukturdepartementet till utgiftsområde 6 (Försvar och samhällets krisberedskap) under Försvarsdepartementet i statsbudgeten.

Som redan redovisat tillstyrker Svensk Sjöfart förslaget att den operativa SAR-helikopterverksamheten och helikopterresurserna överförs till Kustbevakningen. Helikopterverksamheten är den del av sjö- och flygräddningen som har störst kostnader.

Svensk Sjöfart tillstyrker därmed även att den statligt anslagsfinansierade delen av sjö- och flygräddningen flyttas från utgiftsområde 22 till utgiftsområde 6 (Försvar och samhällets krisberedskap). Det skulle medföra att en stor del av all räddningstjänst (miljöräddningstjänst till sjöss, bekämpning av skogbränder samt stöd till den kommunala räddningstjänsten etc.) som utgår från statsbudgeten skulle sorteras under samma utgiftsområde.

Svensk Sjöfart tillstyrker även förslaget att framtida avgifter och anslag räknas upp enligt principerna för pris- och löneomräkning (PLO) av anslag för att skapa en långsiktigt hållbar och förutsägbar finansiering. En grundförutsättning för en effektiv sjö- och flygräddningstjänst är att finansieringen är tillräcklig och stabil över tid. Därför är en förutsättning att även anslagen uppräknas enligt PLO för att säkerställa detta. Det är viktigt att nuvarande kostnadsfördelningsnyckel bibehålls så att kostnader för olika nyttotagare kan fördelas.

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

Utredningen föreslår att Förordningen (1982:314) om utnyttjande av Kustbevakningen inom Försvarmakten 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 Försvarmakten enligt närmare överenskommelse mellan dessa båda myndigheter.

Flyttas den operativa SAR-helikopterverksamheten och helikopterresurserna till Kustbevakningen är det också lämpligt att förtydliga att denna del av sjö- och flygräddningstjänsten inte omfattas av Försvarmaktens rätt att överta verksamhet och personal vid höjd beredskap eller krig. Svensk Sjöfart anser att sjö- och flygräddningstjänsten bör bibehålla samma civila status vid höjd beredskap eller krig som den gör idag. Detta på motsvarande sätt som åtgärder för att landverksamhet vad gäller räddningstjänst och vård tydligt ska kunna urskiljas från vad som i händelse av krig blir att betrakta som kombattanter.

6.7 Utnyttjandet av helikopterresursen kan öka

Utredningen bedömer att MCF har goda möjligheter att på strategisk nivå systematiskt utveckla samarbetet inom räddningstjänsterna och därmed bidra till att öka merutnyttjandet av helikoptrarna.

Sjöfartsverket har redan idag ett etablerat samarbete med regioner och kommuner kring visst merutnyttjande av helikopterresurser. Svensk Sjöfart anser att detta samarbete bör fortsätta även om Kustbevakningen skulle ta över den operativa helikopterverksamheten. Det är dock viktigt att det, i enlighet med vad som angetts ovan, finns en tydlig kostnadsfördelningsmodell på plats och att staten, regioner eller kommuner finansierar den del av helikopterverksamheten som merutnyttjas för verksamhet utöver sjö- och flygräddningen och att det inte finansieras av handelssjöfarten och dess farledsavgifter.

6.8 Samverkan inom sjö- och flygräddningstjänsten kan utvecklas

Utredningen anser att en ändrad hemvist kan förbättra förutsättningarna för samverkan mellan olika aktörer inom sjö- och flygräddningstjänsten.

Svensk Sjöfart avstyrker som ovan nämnts en flytt av ansvaret och ledningen av sjö- och flygräddningen, JRCC.

Som tidigare konstaterats fungerar sjö- och flygräddningen generellt väl och de uppställda målen om att undsätta nödställda i tid uppfylls. Att detta säkerställs, och om möjligt utvecklas ytterligare, är naturligtvis angeläget. Ändringar vad gäller organisation, drift eller struktur får dock inte bli kostnadsdrivande för handelssjöfarten genom ökade avgifter, utan måste i så fall fullt ut finansieras med andra medel.

6.11 En förändrad hemvist och Sjöräddningssällskapet

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. Utredningen anser att Sjöräddningssällskapet bör ges möjlighet att vara samlokaliserade i en framtida samorganiserad ledningscentral.

Som tidigare nämnts utgör Sjöräddningssällskapet en bärande del av Sveriges operativa sjöräddningsförmåga och kompletterar den statliga förmågan. Sjöräddningssällskapet är en enorm resurs för det statliga åtagandet. Svensk Sjöfart önskar därför understryka vikten av att man behöver beakta den föreslagna hemvistförändringen och hur det skulle kunna påverka Sjöräddningssällskapets strategiska kapacitet. Detta behöver ske i nära dialog med Sjöräddningssällskapet och deras synpunkter bör nogta beaktas.

Svensk Sjöfart **tillstyrker** förslag att ge Sjöräddningssällskapet möjlighet att få en större roll i räddningskedjan genom att samlokalisera dem i ledningscentralen för sjö-, flyg- och miljöräddningstjänst till sjöss, förbättrad informationsdelning och ökad delaktighet i utvecklingsarbetet. Även detta bör dock ske i nära samråd och samarbete med Sjöräddningssällskapet för att stärka den operativa samverkan.

Svensk Sjöfart står till förfogande för förtydliganden eller frågor.

Stockholm som ovan,
För föreningen Svensk Sjöfart



Niklas da Silva niklas.da.silva@sweship.se

Senior rådgivare