

# Promemoria

## Sjöräddning och svävarfart

---

### Promemorians huvudsakliga innehåll

I promemorian lämnas förslag på hur viss verksamhet som är knuten till räddningstjänst och räddning till sjöss ska undantas från det tillståndskrav som gäller för att använda svävare enligt svävarfartsförordningen (1986:305). Författningsändringarna föreslås träda i kraft den 1 november 2026.

## Innehållsförteckning

|   |   |   |
|---|---|---|
| 1 | Förslag till förordning om ändring i svävarfartsförordningen<br>(1986:305)..... | 3 |
| 2 | Sjöräddning och svävarfartsförordningen .....                                   | 4 |
| 3 | Svävare ska i vissa fall få användas utan tillstånd.....                        | 5 |
| 4 | Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser .....                                 | 7 |
| 5 | Konsekvenser.....   | 7 |

# 1 Förslag till förordning om ändring i svävarfartsförordningen (1986:305)

Härigenom föreskrivs att 4 § svävarfartsförordningen (1986:305) ska ha följande lydelse.

## *Nuvarande lydelse*

Svävare får användas utan tillstånd i tjänsteutövning inom Polismyndigheten, Försvarsmakten, Försvarets materielverk, Kustbevakningen, Sjöfartsverket, Tullverket och den kommunala räddningstjänsten.

## *Föreslagen lydelse*

### 4 §<sup>1</sup>

Svävare får användas utan tillstånd

1. i tjänsteutövning inom Polismyndigheten, Försvarsmakten, Försvarets materielverk, Kustbevakningen, Sjöfartsverket, Tullverket och den kommunala räddningstjänsten,

2. vid räddningstjänst eller förebyggande verksamhet enligt lagen (2003:778) om skydd mot olyckor och vid träning inför sådan räddningstjänst och förebyggande verksamhet, eller

3. i fråga om annan verksamhet som bedrivs för att utföra räddning till sjöss.

---

Denna förordning träder i kraft den 1 november 2026.

<sup>1</sup> Senaste lydelse 2014:1253.

## 2 Sjöräddning och svävarfartsförordningen

Sjöräddningssällskapet (SSRS) är en ideell organisation som bedriver räddningstjänst till sjöss och på isar, sjöambulans samt annan humanitär hjälpverksamhet året runt. Deras verksamhet är avgörande för att upprätthålla en nationell beredskap för sjöräddning, inklusive operationer med svävare av typerna IH6 och IH3. Dessa svävare kan flyttas mellan olika regioner i landet för att täcka beredskapsluckor, exempelvis vid reparationer eller akuta behov.

Enligt 4 kap. 3 § lagen (2003:778) om skydd mot olyckor ska inom Sveriges sjöterritorium och inom Sveriges ekonomiska zon den myndighet som regeringen bestämmer ansvara för efterforskning och räddning av människor som är eller kan befaras vara i sjönöd och för sjuktransporter från fartyg. Vad som nu sagts gäller inte vattendrag, kanaler, hamnar och andra insjöar än Vätern, Vättern och Mälaren. Enligt 4 kap. 8 § förordningen (2003:789) om skydd mot olyckor ansvarar Sjöfartsverket för sjöräddningstjänst. Den verksamhet som bedrivs av SSRS är sedan länge en viktig och väl integrerad del av de samlade resurser som Sjöfartsverket har tillgång till vid utförandet av sjöräddningstjänst. SSRS utför sjöräddning åt Sjöfartsverket enligt ett särskilt avtal.

Svävare får enligt 2 § svävarfartsförordningen (1986:305) bara användas i områden som anges i förordningens 5 och 6 §§. Svävare får inte användas utan tillstånd om inte annat följer av 4 § svävarfartsförordningen. Enligt 3 § svävarfartsförordningen meddelas tillstånd, efter samråd med Transportstyrelsen och berörda kommuner, av länsstyrelsen i det län där svävaren huvudsakligen ska användas. Enligt 5 § svävarfartsförordningen får tillstånd att använda svävare över vattenområde ges till den som avser att använda svävare för räddningstjänst eller näringsverksamhet eller den som visar att han eller hon av annan orsak har ett särskilt behov av att använda svävare. Enligt 6 § svävarfartsförordningen får tillstånd också ges inom särskilt anordnat tävlings- eller övningsområde under vissa i paragrafen särskilt angivna förutsättningar. I 4 § svävarfartsförordningen listas ett antal myndigheter som är undantagna från tillståndskravet, t.ex. Kustbevakningen, Sjöfartsverket och den kommunala räddningstjänsten.

SSRS har inkommit med en hemställan där de önskar förenkla det tillståndsförfarande som för närvarande gäller för deras användning av svävare. SSRS framför att de möter betydande utmaningar på grund av den länsvisa hanteringen av tillstånd för svävarverksamhet. Den leder till varierande villkor som är svåra att anpassa sig till för en nationell aktör. SSRS önskar därför att det införs en möjlighet till ett nationellt tillstånd som ger enhetliga förutsättningar för deras verksamhet, med vidimering av deras befintliga utbildningsstruktur från regeringen. SSRS framför att syftet är att säkerställa att de kan bedriva räddningstjänst, övningar och relaterade aktiviteter i enlighet med deras stadgar, utan onödiga hinder.

### 3 Svävare ska i vissa fall få användas utan tillstånd

#### **Förslag**

Svävarfartsförordningen ska ändras så att svävare ska få användas utan tillstånd om det sker

- vid räddningstjänst eller förebyggande verksamhet enligt lagen om skydd mot olyckor och vid träning inför sådan räddningstjänst och förebyggande verksamhet, eller
- i fråga om annan verksamhet som bedrivs för att utföra räddning till sjöss.

#### **Skälen för förslaget**

SSRS efterlyser alltså i sin hemställan en möjlighet till ett nationellt beslut om tillstånd för användning av deras svävare för att slippa regionala variationer i de olika beslutens villkor för övningar eller drift. SSRS menar att den regionala indelningen försvårar för dem och har motiverat sitt förslag närmare genom att ta upp ett antal punkter:

- Förhindra flexibel förflyttning av svävare mellan regioner, vilket riskerar att skapa beredskapsluckor vid tekniska fel eller underhåll.
- Skapa osäkerhet kring övningsmöjligheter, trots att övningar är nödvändiga för att upprätthålla räddningsförmågan enligt Lag om skydd mot olyckor (LSO, SFS 2003:778).
- Öka administrativ belastning för en ideell organisation, vilket leder till att resurser avleds från operativ räddningstjänst verksamhet.
- Betydande kostnader i avgifter till länsstyrelsen. Detta flyttar donerade medel från Sjöräddningssällskapet för att bedriva räddningstjänst till staten i ren avgift. Vilket påverkar ekonomin negativt och viljan att skänka pengar till ändamålet. Sjöräddningssällskapet tillhandahåller räddningstjänst och sjöambulans utan kostnad för stat, region eller kommun.

Ett nationellt tillstånd fattat av en viss länsstyrelse kan tyckas vara en lösning på den problembild som SSRS beskriver. Bara en länsstyrelse skulle då fatta beslut om tillstånd men därmed också utföra verksamhet i andra län än det egna. Detta förekommer i och för sig ibland genom att viss verksamhet koncentreras till en eller flera länsstyrelser. Några sådana frågor var nyligen uppe i propositionen Koncentrationen av viss länsstyrelseverksamhet (prop. 2025/26:176). I detta fall skulle det dock komma i konflikt med den lokalkännedom som rimligen föranlett att länsstyrelserna valdes till beslutsmyndighet i SF. Ett annat argument mot är svårigheten att finna ett urvalskriterium för i vilka fall ett nationellt beslut ska kunna fattas.

Ett annat alternativ skulle kunna vara att låta en statlig nationell myndighet ta över beslutsfrågan. Exempelvis har Transportstyrelsen redan en

viss roll i svävarfartsförordningen, se 10–13 §§ i fråga om godkännande av själva svävaren och 16 § i fråga om att myndigheten kan överklaga meddelade tillstånd. Detta leder dock till mer omfattande ändringar än vad är motiverat av SSRS:s hemställan eftersom all tillståndsprövning då skulle flyttas till Transportstyrelsen. Även det alternativet innebär en konflikt med det nyss nämnda intresset för lokalkännedom.

En annan lösning är att ta fasta på att i 4 § svävarfartsförordningen har det redan listats ett antal myndigheter som är undantagna från tillståndskravet, t.ex. Kustbevakningen, Sjöfartsverket och den kommunala räddningstjänsten. Det har alltså antagits att svävare som kommer att användas i sådana sammanhang kommer att användas på ett så ansvarsfullt sätt att något tillståndskrav inte behövs. Detta påminner om det undantag som finns för kravet på förarbevis för den som framför vattenskoter enligt 4 § 1 lagen (2021:626) om förarbevis för vattenskoter. Enligt detta lagrum gäller kravet på förarbevis inte inom statliga myndigheters verksamhet.

I förarbetena till lagen om förarbevis för vattenskoter konstateras att vattenskotrar används även inom räddningstjänsten, bland annat vid sjöräddning och att om så sker inom statliga myndigheters verksamhet så gäller det nyss berörda undantaget (prop. 2020/21:190, s. 29 f). Enligt lagen om skydd mot olyckor finns dock möjlighet och i vissa fall även skyldighet för andra aktörer, t.ex. organisationer och fysiska personer, att bistå i en räddningsinsats. I förarbetena uttalas därför vidare att undantag från krav på förarbevis bör gälla i en räddningsinsats som utförs enligt den lagen, oavsett vem som framför vattenskotern. Även förebyggande verksamhet och träningsverksamhet lyftes fram och detta föranledde de ytterligare undantag som finns i 4 § 2 och 3 lagen om förarbevis för vattenskoter. I förarbetena till lagen om förarbevis för vattenskoter kommenteras de undantagen enligt följande (s. 81):

Punkt 3 omfattar situationer som ibland överlappar eller ligger mycket nära de undantag som anges i punkt 2 men som inte alltid uppfyller kraven på att utgöra räddningstjänst eller förebyggande verksamhet. En grundstötning eller ett motorhaveri till sjöss behövs inte nödvändigtvis innebära att det krävs en sådan sjöräddningsåtgärd enligt lagen om skydd mot olyckor som omfattas av punkt 2. Omslag i väder, mörker, sjukdom eller andra omständigheter kan dock snabbt innebära att en situation övergår till en nödsituation. Åtgärder som vidtas innan en nödsituation uppstår omfattas av denna punkt. Åtgärderna kan vara av mycket varierande art, till exempel ren patrullering för att upptäcka personer som behöver hjälp, informationsgivning till allmänheten och bistånd till personer som har fått motorhaveri eller har grundstött. Typexemplet är den verksamhet som bedrivs av Svenska Sjärräddningssällskapet. Sällskapets verksamhet syftar i sin helhet till att hjälpa personer i svåra situationer till sjöss, oavsett om det är en ren räddningssituation eller hjälp eller stöd av mer förberedande art.

Om svävarfartsförordningen förses med undantag som utformas i linje med dem i lagen om förarbevis för vattenskoter, sett i ljuset av de citerade kommentarerna, bör den problematik som SSRS beskrivit i sin hemställan minska påtagligt. Undantagen kommer förstås att kunna gälla andra än SSRS om bara samma förutsättningar är uppfyllda. Det kan framhållas att förarbetena angående 4 § 3 lagen om förarbevis för vattenskoter tar upp

att även sjukdom kan leda till nödsituationer och att det inte nödvändigtvis måste vara fråga om en ren räddningssituation utan att även hjälp och stöd av mer förberedande art är avsett att omfattas av undantaget. Därigenom kommer sjuktransporter som uppfyller dessa förutsättningar att omfattas. Det bör samtidigt påpekas att lydelsen innebär att det ska vara fråga om verksamhet som bedrivs för att utföra räddning till sjöss. Detta innebär att organisationer och fysiska personer, som inte är knutna till sådan verksamhet, men likväl upptäcker en potentiell situation i sin närhet inte till följd därav omfattas av punkt 3. Däremot kan de omfattas av punkten 2 om de i den enskilda situationen anmodas av en räddningsledare att delta i räddningstjänst enligt lagen om skydd mot olyckor.

## 4 Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser

### **Förslag**

Författningsändringen ska träda i kraft den 1 november 2026.

### **Bedömning**

Det saknas behov av övergångsbestämmelser.

### **Skälen för förslaget och bedömningen**

Författningsändringarna bör träda i kraft så snart som möjligt. Med hänsyn tagen till den tid det tar att remittera denna och det efterföljande arbetet med att bereda och publicera den nödvändiga ändringen i SF föreslås den träda i kraft den 1 november 2026. Det bedöms saknas behov av övergångsbestämmelser.

## 5 Konsekvenser

### **Bedömning**

Förslaget bedöms inte påverka sjösäkerheten eller miljön negativt. Förslaget innebär mindre administrativa kostnader för den som bedriver räddningstjänst eller annan räddning till sjöss samt något mindre administration för länsstyrelserna.

### **Skälen för bedömningen**

SSRS har drygt 20 svävare utplacerade på olika räddningsstationer över landet. I första hand är det dessa som kommer att omfattas av undantagen. Men undantagen kommer förstås att kunna gälla andra än SSRS om bara

samma förutsättningar är uppfyllda. I de fallen handlar det främst om andra aktörer som anmodas av en räddningsledare att delta i räddningstjänst enligt lagen om skydd mot olyckor.

SSRS framhåller i sin hemställan att de har en etablerad struktur för utbildning för sina befälhavare som följer en hög standard och omfattar bl.a. läkarintyg för sjöfolk, behörigheter för fartygsbefäl och maskinbefäl klass 8, radiocertifikat VHF-SRC, egensäkerhet och Basic SAR, handhavande av svävare med examination och uppkörning av ny befälhavare för stationsinstruktör.

En dylik utbildningsstruktur bedöms kunna säkerställa en hög kompetens hos aktuella befälhavare på svävare hos SSRS, vilka är de som i första hand kommer att komma i fråga för det föreslagna undantaget. Det finns därför inte några skäl att anta att det föreslagna undantaget för räddningstjänst eller annan räddning till sjöss skulle påverka sjösäkerheten negativt.

Även om svävare kan användas året om är det i första hand vid isförhållanden som svävare används. SSRS framhåller i sin hemställan vidare att de inte genomför några övningar i häckningsområden eller känsliga områden för djur och fågelliv. Förslaget bedöms inte få några effekter på miljön.

Förslaget innebär att den som bedriver räddningstjänst eller annan räddning till sjöss inte längre behöver söka individuella tillstånd från samtliga länsstyrelser där svävare används. Förslaget minskar därför den administrativa bördan och de administrativa kostnaderna för såväl SSRS som länsstyrelserna.