

Landsbygds- och
infrastrukturdepartementet

Remissyttrande över departementspromemorian En ny hemvist stärker sjö- och flygräddningstjänsten i Sverige (Ds 2026:9)

Allmänt

Statens haverikommission (SHK) utreder olyckor och allvarliga tillbud från säkerhetssynpunkt oavsett om de inträffat på land, till sjöss eller i luften. Myndighetens olycksutredningar ska sprida kunskap och ge underlag för åtgärder hos myndigheter, företag, organisationer och enskilda som förbättrar säkerheten och minskar risken för olyckor. I uppdraget ingår också att bedöma de insatser som samhällets räddningstjänst har gjort i samband med en olycka.

SHK har i flera rapporter lämnat säkerhetsrekommendationer som syftar till att utveckla sjö- och flygräddningstjänsten och delar därför utredningens bedömning att räddningskedjan inom dessa verksamheter kan stärkas.

Utredningens förslag

SHK har inte någon erinran mot utredningens förslag.

Övriga synpunkter på promemorian

SHK vill därutöver framföra följande synpunkter på promemorian som bör beaktas i den fortsatta beredningen av ärendet.

Användandet av SHK:s rapporter som underlag i utredningen

SHK välkomnar att flera av myndighetens utredningsrapporter har använts som underlag i hemvistutredningen och ser positivt på att erfarenheter från inträffade olyckor tas till vara i utvecklingen av samhällets räddningstjänst.

SHK har under våren 2026 publicerat två rapporter som har bäring på delar av hemvistutredningen. Den ena rapporten berör gränsdragningen mellan räddningstjänstaktörernas ansvar och den andra berör fjällräddningstjänsten.

SHK:s utredning av brand i maskinrummet på fiskebåten VALARÖ (SHK 2026:05r) aktualiserade gränsdragningen mellan olika aktörers ansvar för räddningstjänst.

Mot denna bakgrund noterar SHK att begreppet "statligt till kommunalt vatten" används på s. 97 i promemorian. Begreppet förekommer ofta inom räddningstjänstområdet. Det riskerar dock att vara vilseledande, eftersom en kommuns geografiska gräns går vid sjöterritoriets gräns, normalt 12 sjömil från baslinjen. SHK anser att formuleringen i stället borde knytas till ansvarsförhållandena mellan aktörerna, exempelvis: "i de fall ett fartyg övergår från en statlig aktörs räddningstjänstansvar till en kommunal aktörs räddningstjänstansvar".

Inom ramen för SHK:s utredning av en lavinolycka i samband med helikopter-skidåkning i närheten av Abisko (SHK 2026:7) granskades fjällräddningsverksamheten. I rapporten riktade SHK en säkerhetsrekommendation till Polismyndigheten. Rekommendationen avser behovet av att stärka räddningsledningen vid komplexa fjällräddningsinsatser. Mot bakgrund av de iakttagelser som gjordes i den utredningen delar SHK hemvistutredningens bedömning att det finns delar av fjällräddningsverksamheten som kan utvecklas och stärkas.

Därutöver noterar SHK att myndighetens rapporter använts felaktigt på tre ställen i betänkandet.

- På s. 93 anges att förändringar behövs inom hälso- och sjukvården med hänvisning till SHK:s rapporter om fartyget MARCO POLOS grundstötning i norra Hanöbukten och branden ombord på fartyget ALIMRANTE STORNI (SHK 2025:03 respektive SHK 2023:01). Några sådana slutsatser finns dock inte i någon av dessa rapporter.
- På s. 94 anges att Transportstyrelsen fått en säkerhetsrekommendation om att ta fram regelverk för sjö- och flygräddningstjänsten. Detta är inte helt korrekt. Transportstyrelsen saknar bemyndigande att utfärda sådana föreskrifter. I temautredningen om räddningsinsatser med Sjöfartsverkets helikoptrar (RO 2019:1) rekommenderade därför SHK att regeringen skulle bemyndiga Transportstyrelsen att utfärda föreskrifter för sjöräddningstjänst. SHK ställer sig positiva till att en myndighet föreslås få föreskriftsrätt vad gäller sjöräddningstjänst.
- På s. 111 anges SHK:s rapport om grundstötning med en stridsbåt 90 H i Göteborgs skärgård (SHK 2026:2) som stöd för uppgiften att räddningsledaren flera gånger försökte få någon att ta på sig rollen som On Scene Co-ordinator (OSC). SHK:s mening är att räddningsledaren inte gjorde någon ansats att utse OSC.

Systemledning inom sjö- och flygräddningstjänsten

Mot bakgrund av det försämrade omvärldsläget bedömer Myndigheten för civilt försvar (MCF) att sannolikheten för olyckor på sjön kan komma att öka. SHK anser därför att det hade varit önskvärt om utredningen i ett bredare perspektiv belyst

behovet av systemledning inom sjö- och flygräddningen, dvs. verksamhet som syftar till att skapa inriktning och samordning för samtliga pågående räddningsinsatser samt säkerställa att beredskap för andra olyckor upprätthålls. En sådan analys skulle kunna stärka hela räddningskedjan.

SHK noterar att utredningen hänvisar till denna typ av verksamhet genom att använda flera närliggande begrepp, exempelvis *räddningsledning* (s. 108), *samorganiserad räddningsledning* (s. 84) och *räddningsledningsförmåga* (s. 84). Det framgår dock inte alltid vilken ledningsnivå eller vilken förmåga som avses.

På s. 108 används begreppet *räddningsledning*. Eftersom varje räddningsinsats enligt lagen (2003:778) om skydd mot olyckor ska ledas av en räddningsledare är det oklart vad som avses.

Syftar begreppet på

- samordning mellan flera samtidiga räddningsinsatser inom samma organisation,
- samordning mellan olika aktörers räddningsinsatser vid samma olycka, eller
- en övergripande ledningsfunktion ovanför de enskilda räddningsinsatserna?

SHK:s tolkning är att utredningen egentligen avser olika aktörers systemledningar eller motsvarande övergripande ledningsfunktioner inom exempelvis Kustbevakningen, Sjöfartsverket, Polisen och den kommunala räddningstjänsten. Om detta är avsikten bör det beskrivas mer uttryckligt och med en tydligare terminologi.

Formuleringar som *samorganiserad räddningsledning* och *räddningsledningsförmåga* tyder på att utredningen velat beskriva en ordning där ledningsfunktioner från flera aktörer med ansvar för räddningstjänst samlokaliseras eller organiseras gemensamt för att skapa inriktning, prioritering och samordning på strategisk eller systemövergripande nivå. Om detta är avsikten bör man i den fortsatta beredningen tydligare redovisa skillnaden mellan ledning av en enskild räddningsinsats, ledning av flera samtidiga räddningsinsatser och den övergripande systemledningen mellan olika organisationer.

Övriga noteringar

SHK har även uppmärksammat ett antal mindre otydligheter och sakfel i promemorian.

- Sidan 59: Även SHK ingår i Centralt räddningstjänstforum (CRF).
- Sidan 63: Begreppen flygräddning och fjällräddning blandas. Det framgår att Försvarsmaktens behov av *flygräddning* i fjällområdet, liksom

myndighetens behov av *fjällräddning*, har inneburit att Sjöfartsverkets helikoptrar använts i fjällen. Vidare beskrivs avtal mellan Sjöfartsverket och Försvarsmakten, men Polismyndigheten – som har ansvar för fjällräddningen – beskrivs inte. Om det är överenskommelsen mellan Försvarsmakten och Sjöfartsverket gällande militär flygräddning som avses bör detta tydliggöras. Annars bör det förtydligas att en resurs från en statlig räddningstjänst (helikoptrar från Sjöfartsverket) används för att stödja en annan statlig räddningstjänst (Polismyndighetens fjällräddning) genom samverkan mellan myndigheterna.

- Sidan 63: Det står att fjällräddningen bygger på insatser från frivilliga som utrustas av Polismyndigheten. SHK:s uppfattning är att fjällräddningen *delvis* utrustas av polisen. Se SHK:s rapport 2026:07.
- Sidan 64: Det står att "Räddningstjänsten" ingår i samarbete gällande fjällräddningstjänst. Om det är kommunal räddningstjänst som avses med "Räddningstjänsten" bör det framgå.
- Sidan 68: MIRG-styrka finns i Karlskrona, inte Landskrona.
- Sidan 68: Det redovisas hur många flygbränder respektive bränder i fartyg kommunal räddningstjänst larmades ut till. SHK undrar vad utredningen vill säga med statistiken? För att statistiken ska vara relevant bör det framgå vilken aktör som hade ansvar för räddningstjänsten. Om fartygen t.ex. låg till kaj var det kommunens ansvar, men det kan också ha varit bränder på fartyg inom statlig aktörs ansvar, dit kommunal räddningstjänst larmats antingen för att bistå statlig räddningstjänst eller för att inleda en egen räddningsinsats.
- Sidan 69: Det uppges att Sveriges 21 regioner har gett SOS Alarm i uppdrag att bedöma vårdbehovet när larmet tas emot och att skicka resurser som ambulanser eller specialfordon. Flera regioner använder inte SOS Alarm till detta, utan har istället avtal med Sjukvårdens larmcentral.
- Sidan 79: Det står att MCF har ansvar för helikoptrar för skogsbrandsläckning avsedda att användas när kommuners och regioners egna resurser inte räcker till. Varken lagen om skydd mot olyckor (LSO) eller hälso- och sjukvårdslagen (HSL) anger att regioner har något ansvar för skogsbrandsläckning.
- Avsnitt 4.4: Här betonas samverkan som central för räddningstjänsten. Formuleringarna riskerar dock att göra samverkan till ett mål i sig. Enligt SHK:s mening är syftet inte primärt att uppnå god samverkan, utan att det hjälpbehov som uppstår till följd av en olycka ska omhändertas så effektivt som möjligt. God samverkan är ett viktigt medel för att nå detta mål vilket SHK har belyst i flera rapporter, t.ex. fartyget MARCO POLOs grundstötning i norra Hanöbukten, branden ombord på fartyget ALIMRANTE STORNI och lavinolycka i Abiskofjällen under guddad skidåkning (SHK 2025:03, SHK 2023:01 respektive SHK 2026:7). På s. 97 anges att "samverkan är av central betydelse inom statlig räddningstjänst". Det väcker också frågan om

formuleringen avsiktligt begränsats till statlig räddningstjänst eller om resonemanget egentligen gäller all räddningstjänst. Om det senare avses bör detta framgå tydligare.

- Sidan 105: Det står att omhändertagandet av nödställda efter en flygolycka faller inom polisens eller kommunal räddningstjänsts ansvar. SHK bedömer att enligt HSL faller omhändertagandet också inom regionernas ansvar.
- Sidan 107: Det står att Polismyndigheten inte ingår som en samverkande part i Sjö- och flygräddningscentralen, men samverkar när det gäller flygräddningstjänst. Om utredarnas mening är att beskriva att Polismyndigheten samverkar när det gäller flygräddningstjänst i fjällområden bör det framgå, även om SHK:s uppfattning är att polismyndigheten samverkar oavsett vilken slags räddningstjänst som avses.

Beslut i detta ärende har fattats av vikarierande generaldirektören Jonas Bäckstrand efter föredragning av haveriutredaren Sofia Martinsson. I ärendets slutliga handläggning har även utredningsordföranden Anna Stenberg deltagit.

Jonas Bäckstrand

Sofia Martinsson