



SJÖFARTSVERKET
Generaldirektören

Handläggare direkttelefon
Jan-Olof Selén, 011-19 13 40

Datum
2003-11-03

Vår beteckning
1101-03-02435

Ert datum

Er beteckning

Näringsdepartementet

103 33 STOCKHOLM

Redovisning av uppdrag om hur sjöräddningen bedrivs

Sjöfartsverket fick den 10 juli 2003 regeringens uppdrag att beskriva och analysera nuvarande sjöräddningsverksamhet med avseende på ingående aktörer, beredskapsnivå och geografisk täckning. I de avseenden förbättringar kan göras skall förslag lämnas till sådana.

Sjöfartsverket redovisar uppdraget i bifogade rapport.

I detta ärende, som avgjorts av generaldirektören Jan-Olof Selén, har deltagit chefen för Sjöfart och Samhälle Lars Vieweg, chefen för Produktionsavdelningen Balder Hansson, byrådirektören Lars Widell samt avdelningsdirektören Ulf Hallström, den sistnämnde föredragande.

Jan-Olof Selén

Ulf Hallström

REDOVISNING AV UPPDRAG OM HUR SJÖRÄDDNINGEN BEDRIVS

REDOVISNING AV UPPDRAG OM HUR SJÖRÄDDNINGEN BEDRIVS

Vår beteckning: Dnr 1101-03-02435

Innehållsförteckning

1. Uppdraget	1
2. Styrande regelverk	1
3. Nuvarande målsättning för sjöräddningen i Sverige	2
4. Den svenska modellen	2
4.2 Mobile Facilities.....	2
4.2 Övningsverksamhet.....	3
4.3 Särskilt om Hkp-tjänster.....	4
4.4 Mission Co-ordination (MRCC-funktionen).....	5
4.5 Sjøräddningsutbildningen.....	5
5. Redovisning av genomförda sjöräddningsuppdrag 2002 och 2003	6
6. Redovisning av resultat från arbete som gjorts med anledning av regeringsuppdraget	6
6.1 resurstillgång och beredskap	6
6.2 Historisk bakgrund och utveckling av MRCC-funktionen.....	8
6.3 Förslag till förbättringar	9
6.3.1 Målsättningen	9
6.3.2 Åtgärder för att kunna säkerställa föreslagen målsättning	10
6.3.3 Sammanslagning av ARCC- och MRCC-funktionerna	11
6.3.4 Samordning av enheter.....	11

1. Uppdraget

Sjöfartsverket fick 2003-07-10 regeringens uppdrag att beskriva och analysera nuvarande sjöräddningsverksamhet med avseende på ingående aktörer, beredskapsnivå och geografisk täckning. I de avseenden förbättringar kan göras skall förslag lämnas till sådana.

Sjöfartsverket som nu slutfört sitt uppdrag, får härmed lämna följande rapport.

2. Styrande regelverk

Sjöräddningen styrs huvudsakligen genom SAR-konventionen (Sjöräddningskonventionen) från 1979 och den svenska räddningstjänstlagstiftningen. I Sjölagens 6 kap. 6 § finns dessutom bestämmelser som är av betydelse för sjöräddningen. Förutom de ovan nämnda författningarna finns också en av IMO och ICAO gemensamt framtagen Flyg och Sjöräddningsmanual (IAMSAR-manual) som närmare beskriver hur flyg- och sjöräddningsverksamheten bör vara organiserad och hur den bör bedrivas. I IAMSAR-manualen ges också detaljerade anvisningar om den rent operativa verksamheten.

I räddningstjänstlagen anges också det geografiska ansvarsområdet för sjöräddningen samt bestämmelsen att även sjuktransporter från fartyg ingår i sjöräddningsbegreppet.

Vad avser ansvaret för sjöräddningen på internationellt vatten bestäms detta genom bilaterala avtal med angränsande länder.

Enligt SAR-konventionen och IAMSAR-manualen bör en sjöräddningsorganisation vara uppdelad i tre huvudfunktioner: SAR-Management som hanterar övergripande administrativa frågor, avtal och policyfrågor, Mission Co-ordination som ombesörjer ledningen av sjö- (och flyg) räddningsfall, d.v.s. verksamheten vid MRCC (Sjöräddningscentralen) och ARCC (Flygräddningscentralen) samt Mobile Facilities som beskriver hur den faktiska räddningsverksamheten ute på fältet bör genomföras, d.v.s. det arbete som görs av de olika räddningsenheterna.

Det kan i sammanhanget nämnas att så gott som samtliga länder som ratificerat SAR-konventionen har sin sjöräddningsverksamhet uppbyggd enligt denna.

I det följande kommer utvecklingen av de två sistnämnda funktionerna, d.v.s. Mission Co-ordination och Mobile Facilities, att redovisas.

3. Nuvarande målsättning för sjöräddningen i Sverige

Sjöfartsverket skall enligt sitt regleringsbrev tillse att ett första fartyg kan nå en olyckplats inom tre timmar på svenskt territorialhav respektive sex timmar på internationellt vatten som ingår i svensk sjöräddningsregion (SRR) efter det att larmet nått MRCC (sjöräddningscentralen).

4. Den svenska modellen

4.2 Mobile Facilities

Den svenska sjöräddningen bygger på en bred och utvecklad samverkan mellan Sjöfartsverket, SSRS (Svenska Sällskapet för Räddning av Skeppsbrutne eller Sjöräddningssällskapet) samt vissa statliga och kommunala myndigheter som anses ha lämpliga resurser för sjöräddningsuppdrag.

Då Försvarmakten har svårt att upprätthålla en tillräckligt hög helikopterberedskap för sjöräddning har Sjöfartsverket träffat avtal med en civil Hkp-operatör, Norrlandsflyg, för att säkerställa tillgången på Hkp för sjöräddningsuppdrag inom större delen av svenskt ansvarsområde SRR (Search and Rescue Region)

Som redan beskrivits i regeringens uppdrag till Sjöfartsverket är de huvudsakliga aktörerna inom sjöräddningen Sjöfartsverket, SSRS, Kustbevakningen, Polisen, Försvarmakten, vissa kommunala räddningskårer och som ovan nämnts Norrlandsflyg.

Den största aktören med de flest gjorda sjöräddningsinsatserna är den ideella föreningen SSRS som också är den enda samverkande parten som har sjöräddning som huvudsyfte. SSRS ideella verksamhet har dessutom medfört att dessa insatser gjorts utan kostnader för Sjöfartsverket eller samhället i övrigt.

På central nivå sker denna samverkan mellan de olika i sjöräddningen deltagande myndigheterna och SSRS i den Centrala Samrådsgruppen för Sjøräddning (CSS-gruppen), som sammanträder 2-3 gånger per år. I CSS-gruppen diskuteras policyfrågor, konventions- och lagfrågor, utbildningsfrågor, resursfrågor, genomgång och utvärdering av sjöräddningsstatistiken, sjöräddningsfall som tilldragit sig särskild uppmärksamhet m.m. CSS-gruppen hanterar också på ett övergripande plan de internationella sjöräddningsövningarna.

Sverige är uppdelat i 7 sjötrafikområden och 15 SAR-områden (sjöräddningsområden) vilket innebär att varje sjötrafikområde kan innehålla ett eller flera SAR-områden.

Varje sjötrafikområdeschef är ansvarig för att det i de SAR-områden som ingår i sjötrafikområdet alltid finns tillräckligt med ytenheter med tillräckligt hög beredskap och tillräckligt utbildad och tränad personal för att uppnå den målsättning som statsmakterna fastslagit för sjöräddningen. För att åstadkomma detta sker därför en regional samverkan i de Regionala Samrådsgrupperna för Sjøräddning (RSS-grupperna) där respektive sjötrafikområdeschef eller av dennes särskilt utsedd sjöräddningshandläggare är ordförande.

I RSS-grupperna diskuteras därför särskilt resursfrågorna inom SAR-områdena. Vidare planläggs och genomförs de regionala sjöräddningsövningarna genom RSS-grupperna.

Samtliga för sjöräddningen tillgängliga resurser finns angivna i ett resursregister som kontinuerligt hålls uppdaterat. Den 31 juli 2003 fanns 686 ytenheter och 53 flygande enheter angivna i resursregistret.

I detta sammanhang är det dock av vikt att nämna att samordningen av de flygande enheterna f.n. hanteras av Luftfartsverket/ARCC och inte av Sjöfartsverket.

4.2 Övningsverksamhet

Inom varje sjötrafikområde genomförs, efter planering i respektive RSS-grupp, en eller flera sjöräddningsövningar i syfte att öva samverkan mellan samtliga i sjöräddningen deltagande aktörer i sjötrafikområdet. Detta övningsupplägg innebär att övningsverksamheten kan anpassas till

just de särskilda förhållandena och de risker som finns inom det aktuella sjötrafikområdet.

Förutom det rent praktiska utbytet och nyttan av övningsverksamheten för sjöräddningens behov kan också de deltagande myndigheterna och organisation tillgodogöra sig dessa erfarenheter i sin egen verksamhet. Varje år genomförs ett 20-tal nationella sjöräddningsövningar. De internationella sjöräddningsövningarna grundar sig huvudsakligen på stadganden i de bilaterala sjö- och flygräddningsavtalen med angränsande länder eller på etablerade samverkansformer, bl.a. genom den verksamhet som bedrivs inom ramen för Partnerskap För Fred (PFF)

4.3 Särskilt om Hkp-tjänster

Genom ett nära samarbete med Försvarmakten har också helikoptrar utgjort viktiga komplement i sjöräddningen. Under många år har detta kunnat ske kostnadsfritt för Sjöfartsverket. Förändringar inom Försvarmakten har emellertid medfört att Sjöfartsverket fått betala en viss ersättning för helikopterberedskapen. Inledningsvis uppgick beloppet till 4 mkr för att år 2000 uppgå till 17 mkr. För att åstadkomma en bättre nationell täckning anslöt sig Luftfartsverket och Räddningsverket till det avtal som träffats mellan Sjöfartsverket och Försvarmakten om helikopterberedskap på fem platser längs den svenska kusten. Genom dessa avtal kunde respektive myndighet täcka sitt behov av beredskap för sjöräddning, flygräddning och kommunal räddningstjänst.

Då Försvarmakten numera endast kan upprätthålla helikopterberedskap på tre platser, Berga, Ronneby och Säve, har Sjöfartsverket för att trygga en nationell helikopterberedskap nödsakats upphandla helikopterberedskap i Sundsvall och Visby av en civil operatör.

Därmed har de samlade kostnaderna ökat från 17 mkr till 44 mkr. Samarbetsavtal har tecknats med vissa sjukvårdshuvudmän vilket ger ett bidrag tillkostnadstäckningen. Samtidigt kan noteras att Räddningsverket sagt upp avtalet med Sjöfartsverket, vilket gör att två statliga myndigheter, Sjöfartsverket och Luftfartsverket kommit att stå som garant för samhällets hela behov av helikopterberedskap för olika slags räddningstjänst vilket kan synas märkligt.

4.4 Mission Co-ordination (MRCC-funktionen)

Idag finns i Sverige endast en sjöräddningscentral (MRCC) belägen i Göteborg och samlokaliserad med flygräddningscentralen (ARCC), Kustbevakningens regionledning väst samt Försvarmaktens övervakningscentral för västkusten.

Tillsammans bildar de fyra myndigheternas olika lednings- och övervakningscentraler den s.k. LCK (LedningsCentral Karingberget).

MRCC är bemannad dygnet runt, året runt med en räddningsledare (RL) och en biträdande räddningsledare (BRL). Under sommarhalvåret då antalet sjöräddningsfall är stort, utökas vaktlistan med ytterligare en person. Den huvudsakliga uppgiften är nödpassning, larmmottagning, klassning (av sjöräddningsfall), beslutsfattande, resursinventering, utlarmning av enheter samt ledning av dessa enheter under sjöräddningsfall och slutligen beslut om avslutande av sjöräddningsfall.

Förutom detta hanterar personalen vid MRCC också ett stort antal andra fall som inte klassats som rena sjöräddningsfall. Av dessa kan särskilt nämnas den s.k. Radio Medical-funktionen vilket innebär att MRCC förmedlar samtal mellan fartyg och Sahlgrenska sjukhuset i Göteborg, då läkarråd efterfrågas.

Under 2002 förmedlades 384 sådana läkarråd. Räddningsledarna vid MRCC deltar också vid de regionala samrådsgruppsmötena samt undervisar vid de olika sjöräddningsutbildningarna.

F.n. finns 19 heltidsanställda vid MRCC varav 16 går i vaktlista.

4.5 Sjøräddningsutbildningen

Sjöfartsverket genomför i egen regi sjöräddningsutbildning på olika nivåer, huvudsakligen på verkets egen sjöräddningsskola på Arkö. Här sker utbildningen till räddningsledare, OSC (On Scene Co-ordinators) samt genomförs också uppdragsutbildningar, främst för de lokala räddningskårerna men även i internationella projekt.

En av de viktigaste kurserna är SAR-G, grundkurs i Sjøräddning. Den vänder sig till alla de myndigheter och organisationer som deltar i sjöräddningsuppdragen och sker helt på Sjöfartsverkets bekostnad. Kursen, som kan sägas utgöra en del av samverkansarbetet, ger grundläggande

kunskaper i sjöräddning, huvudsakligen för de som skall delta i sjöräddningsuppdragen ute till sjöss. För att eleverna från de olika myndigheterna och organisation skall lära känna varandras olika kulturer och synsätt m.m. och samtidigt erhålla samma utbildning, läggs kursen upp på så sätt att ungefär lika många från varje myndighet och organisation bereds plats i kurserna. Kursen som är två veckor lång omfattar en teorivecka och en praktikvecka. F.n. genomförs 5-6 kurser varje år där mellan 100-120 personer utbildas.

5. Redovisning av genomförda sjöräddningsuppdrag 2002 och 2003

Under 2002 genomfördes totalt 1068 sjöräddningsinsatser med engagerade enheter. För att klara denna uppgift insattes 1572 ytenheter och 225 flygande enheter. Totalt har således 1797 sjögående och flygande enheter satts in i sjöräddningsuppdrag vilket innebär ett genomsnitt om ca. 1,7 enheter/fall. Det kan nämnas att de fyra största aktörerna var SSRS, Kustbevakningen, Sjöfartsverket och den kommunala räddningstjänsten.

Vad avser den tid som åtgått för att nå en olycksplats med en första enhet kan nämnas att av totalt 920 fall år 2002 så har en första yt- eller flygenhet nått fram inom en timme i 756 fall och inom två timmar i 883 fall vilket innebär att 82% respektive 96% av samtliga fall kunnat nås med en första enhet inom dessa tidsramar. Motsvarande siffror för insatser med endast ytenheter är vad det gäller det procentuella utslaget, nära nog identiska med de ovanstående. Det är också i detta sammanhang intressant att notera att under de första sju månaderna 2003 var motsvarande siffror 85% respektive 98 %.

6. Redovisning av resultat från arbete som gjorts med anledning av regeringsuppdraget

6.1 resurstillgång och beredskap

Samtliga sjötrafikområdeschefer har fått i uppdrag att undersöka resurstillgången inom sina respektive SAR-områden med särskild hänsyn till beredskap, fartresurser och lämplighet i övrigt hos de enheter som står till förfogande. Vidare lämnades uppgifter om det med befintliga resurser var möjligt att sänka tiden från de nuvarande tre timmarna till två timmar

respektive 90 minuter (harmoni med Hkp-yttäckning) och om så inte var möjligt, vilka ytterligare enheter eller höjd beredskap som skulle krävas för att uppnå dessa mål samt om antalet enheter i respektive SAR-område var tillräckligt för att genomföra två eller fler sjöräddningsinsatser samtidigt. Uppgifter om den senaste utvecklingen angående tillgången till resurser har också inkommit från MRCC och från SSRS.

De svar som inkommit kan sammanfattas enligt följande. Samtliga sjötrafikområdeschefer anser att de ytenheter som f.n. finns tillgängliga utan vidare klarar det uppställda tretimmarsmålet i öppet vatten, utom mellan Gotland och Öland samt sydost om Öland där resurstillgången är mindre god. På vissa ställen har anförts att hårt väder kan komma att öka insatstiden.

Förutom med något undantag har samtliga också anført att man kan nå en olycksplats inom 90 minuter med en ytenhet under förutsättning att vädret inte begränsar möjligheterna. En viktig begränsning som samtliga anför är dock att det under tid då isförhållanden råder, finns små eller inga möjligheter att uppnå ens tretimmarsmålet eftersom de flesta enheterna inte är isgående. En svår issituation begränsar möjligheterna att överhuvudtaget nå fram inom de uppställda tidsramarna även med isgående enheter.

Anledningen till att målsättningen statistiskt sätt ändå uppnåtts beror dels på att helikoptrar använts, dels på att andra typer av enheter såsom handelsfartyg och fiskefartyg använts samt dels på att fritidsbåtstrafiken, som föranleder ca. 75% av samtliga sjöräddningsfall, är så gott som obefintlig under den tid som issituation råder.

Chefen för MRCC anför i sin rapport att man under de senaste åren har märkt en minskad tillgänglighet av resurser från statliga myndigheter, i synnerhet från Förvarsmakten och RPS, vilket överensstämmer med de uppgifter som tillställts Sjöfartsverket tidigare.

Förvarsmakten har idag inte den beredskap som krävs för att kunna användas i sjöräddningsuppdrag, bl.a. har enheten i Fårösund tagits bort. Sjöpolisen har lagt ner sin verksamhet utom i Stockholms- och Göteborgsområdet. Samtidigt har SSRS ökat sitt resursinnehav och därmed sin andel i verksamheten enligt vad som beskrivs nedan vilket medfört att det totala antalet sjöräddningsenheter inte minskat.

SSRS redovisar att man under tidsperioden 1996 till 2003 ökat antalet sjöräddningsstationer med 21 st. från 34 till 55. Vid 53 av dessa upprätthålls en beredskap om 15 min. dygnet runt. Antalet sjöräddningsenheter har under samma tidsperiod ökat med 55 från dåvarande 51 till 106 idag. Av dessa 55 enheter är 40 SSRS egna, 5 kommer från Sjöfartsverket och 10 från Försvarsmakten (Stridsbåt -90). Samtidigt har också moderniseringen av SSRS flotta medfört att båtarnas medelhastighet ökat från ca. 14 knop till närmare 30 knop. SSRS driftsbudget är ca. 25 miljoner/år. Till detta skall läggas den beredskap och deltagande i sjöräddningsuppdrag som utan kostnad tillhandahålls av 1062 frivilliga längs hela svenska kusten.

6.2 Historisk bakgrund och utveckling av MRCC-funktionen

Under 1980-talet fanns ett flertal sjöräddningscentraler som ursprungligen var samordnade med och ingick i de olika kustradiostationerna. I takt med att kustradiostationerna lades ned lades också MRCC-funktionerna vid dessa ned. I syfte att tillskapa en gemensam ledningscentral för sjöräddningen, flygräddningen samt Kustbevakningens regionledning väst och Försvarsmaktens övervakningscentral på västkusten, tillskapades 1994 den s.k. LCK (LedningsCentral Karingberget) i Göteborg. MRCC-funktionen vid Göteborg radio flyttades till LCK i samband med att Göteborg Radio lades ned 1995. Samtidigt flyttades också ARCC (flygräddningscentralen) från Arlanda till LCK i Göteborg. Fram till 1999 fanns ytterligare en sjöräddningscentral i Stockholm som bedrevs av Stockholm Radio på uppdrag av Sjöfartsverket.

I syfte att etablera och utveckla ett nära samarbete mellan de fyra myndigheterna vid LCK, tillskapades det s.k. SAMRCC-projektet. Då arbetet i SAMRCC-projektet bedömdes gå alltför långsamt, togs initiativ från Luftfartsverket att tillsammans med Sjöfartsverket utreda förutsättningarna för en sammanslagning av sjö- och flygräddningscentralerna (MRCC och ARCC) till en enda gemensam flyg- och sjöräddningscentral (RCC) i enlighet med den internationella utvecklingen och som också kodifierats i IAMSAR-manualen. Det skall i detta sammanhang nämnas att denna fråga diskuterats mellan Sjöfartsverket och Luftfartsverket ända sedan 1980-talet.

Utredningen, som kom att betecknas RCC- 99, lade fram sin slutredovisning hösten 1997. Utredningen konstaterade att den dåvarande

totala bemanningen på ARCC och MRCC som uppgick till 33 personer, skulle kunna minskas med 1/3 genom en sammanslagning av ARCC- och MRCC funktionerna. Utredningen visade också att det rent operativt inte fanns någon anledning att ha skilda centraler, eftersom arbetet vid dessa vad avser sjö- respektive flygräddningsfall över havet är identiskt. Vissa funktioner vid ARCC som inte var direkt kopplade till flygräddningen, bedömdes kunna läggas ut på andra platser i Luftfartsverkets organisation. Besparingen genom en sammanslagning kunde uppskattas till ca. 6 miljoner/år. I januari 1998 beslöt dåvarande generaldirektörerna för Luftfartsverket respektive Sjöfartsverket att tillskapa en gemensam flyg- och sjöräddningscentral med en gemensam chef samt att tillskriva regeringen med en begäran om att tillskapa de legala förutsättningar som krävdes för detta. Luftfartsverket har senare gått in med en ny skrivelse till regeringen i vilken man anför att man inte längre står fast vid sitt tidigare beslut.

I samband med räddningstjänstlagsutredningen gavs i utredningsdirektiven också uppdraget att utreda förutsättningarna för en sammanslagning av flyg- och sjöräddningscentralerna. Utredaren lämnade år 2000 ett delbetänkande (SOU 2000:63) där en sådan sammanslagning förslögs. I denna gavs även förslag till ändring i räddningstjänstförordningen för att tillskapa de legala förutsättningarna för detta skulle kunna ske. Utredaren upprepade även i sitt slutbetänkande (SOU 2002:10) sin ståndpunkt i frågan. Sjöfartsverket har nyligen, i samband med att begärda synpunkter på utkast till ny räddningstjänstförordning inlämnats, återigen framfört sin tidigare ståndpunkt i denna fråga.

6.3 Förslag till förbättringar

Mot bakgrund av ovan redovisade uppgifter om internationell och nationell utveckling, nuvarande resurstillgång, genomförda uppdrag och faktiska insatstider m.m. föreslår Sjöfartsverket följande förbättringar inom sjöräddningsområdet.

6.3.1 Målsättningen

Med hänsyn till det faktiska utfallet vad avser insatstider för genomförda sjöräddningsuppdrag framstår den nuvarande målsättningen om tre respektive sex timmar som stelbent och föråldrad. Den borde därför ändras och anpassas till den nuvarande faktiska situationen som möjliggjorts

genom den utvecklingen som skett. Det är emellertid inte relevant att som nu ange en fast tidsgräns inom vilken garanti ges för att de enheter som används alltid skall nå en olycksplats. Vidare anser Sjöfartsverket att istället för uttrycket "nå en olycksplats" så bör målsättningen istället vara att "undsätta en nödställd", eftersom sjöräddningsuppdrag endast genomförs i rent livräddande syfte.

För att skapa en flexibilitet och dynamik i målsättningen föreslår Sjöfartsverket att målsättningen för sjöräddningen ändras till följande: "att med en flyg- eller ytenhet i 90% av alla fall kunna undsätta en nödställd inom 90 minuter efter det larm inkommit till sjöräddningscentralen." En sådan målsättning, som f.ö. används av US Coast Guard, ger önskad flexibilitet och därmed möjlighet att mot bakgrund av utfallet år från år anpassa målsättningen till ett annat procenttal då förutsättningarna för detta föreligger. Den ger också möjligheten att då särskilda förhållanden är för handen, såsom extremt dåligt väder eller issituationer, kunna använda sig av en längre insatstid i 10% av fallen. Som angivits ovan ligger också den faktiska utfallet 2002-2003 väl inom ramarna för det föreslagna procenttalet inom 90 minuter.

6.3.2 Åtgärder för att kunna säkerställa föreslagen målsättning

En av grundförutsättningarna för att kunna fullfölja den föreslagna målsättningen är att den nuvarande resurstillgången inte minskas eller ersätts med mer långsamtgående enheter. Som framgått av ovanstående redovisning står SSRS för de flesta insatserna beroende på hög beredskap och ett stort antal snabba och lämpliga enheter. SSRS lånar idag kostnadsfritt 10 st. stridsbåt -90 av Försvarmakten. Emellertid har regeringen på grund av bestämmelserna i avgiftsförordningen, beslutat att en avgift skall tas ut av SSRS fr.o.m. 2004. Då detta innebär en försämring av sjöräddningens kvalitet kan en lösning vara att Sjöfartsverket får låna dessa båtar av Försvarmakten eftersom en statlig myndighet utan kostnad kan låna materiel av en annan statlig myndighet under förutsättning att den myndighet som lånar ut materielen inte behöver den i sin egen verksamhet. Sjöfartsverket kan sedan i sin tur låna ut dessa enheter till SSRS på samma villkor som man tidigare lånat ut egna enheter till SSRS. En enklare lösning skulle naturligtvis vara att ändra i avgiftsförordningen så att SSRS även i fortsättningen skulle kunna få låna stridsbåt -90 för sjöräddningsändamål utan särskild avgift. En avgiftsfri utlåning till SSRS

bör ses i perspektivet av den omfattande ideella insats som SSRS gör för samhället.

6.3.3 Sammanslagning av ARCC- och MRCC-funktionerna

Den historiska bakgrunden har tidigare beskrivits. För Sjöfartsverket är det naturligt att räddningsinsatser till sjöss i livräddande syfte bör ledas och genomföras av en enda central och helst under en myndighets ansvar. För den nödställda måste det vara ointressant om nödsituationen uppkommit genom en flygolycka eller en fartygsolycka. För honom eller henne är det viktiga att bli räddad till livet. Det skall också här klargöras att det är samma ledningsmetodik och samma resurser som används oavsett om den nödställda kommer från ett flygplan eller ett fartyg. I detta sammanhang kan också nämnas att Luftfartsverkets ansvar för flygräddning över landområden endast omfattar eftersökningsdelen. Själva räddningsinsatsen åvilar den kommunala räddningstjänsten.

Sjöfartsverket föreslår därför att regeringen tillskapar de nödvändiga legala förutsättningarna enligt vad som tidigare föreslagits i SOU (2000:63) och i SOU (2002:10) så att en sammanslagning av ARCC- och MRCC-funktionerna kan ske och ett RCC (Rescue Co-ordination Centre) därigenom bildas. Samhällets vinst genom en sammanslagning kan, som tidigare nämnts, uppskattas till ca. 6 miljoner/år. En sådan sammanslagning medför dessutom en effektivare ledning av flyg- och sjöräddningsfallen eftersom oklarheter i ansvars- och ledningsfrågor då skulle elimineras.

6.3.4 Samordning av enheter

Sjöfartsverket har tidigare i denna skrivelse beskrivit hur samordningen av sjöräddningsresurser i form av ytenheter sker genom Sjöfartsverkets försorg, centralt och regionalt. Samordningen av flygande enheter sker däremot genom avtal och etablerade samarbetsformer av Luftfartsverket. I praktiken innebär detta att räddningsledaren vid MRCC inte kan använda sig av en flygande enhet utan att gå via ARCC som sedan avgör vilken enhet som kan ställas till förfogande. Detta innebär en onödig omväg, i synnerhet om man betänker att antalet sjöräddningsfall då resurser används vida överstiger motsvarande siffra för flygräddningsfall.

Mot bakgrund av den förändrade omvärldsbilden vad gäller särskilt en minskad tillgång av flygande enheter hos olika myndigheter och det därmed ökade behovet hos olika avnämare att nyttja de flygande enheter

som Sjöfartsverket säkerställt genom avtal, föreslår Sjöfartsverket att ett övergripande samordningsansvar för samtliga de resurser som används vid sjö- och flygräddning ges till Sjöfartsverket, alldeles oavsett om det är fråga om ytenheter eller flygande enheter. En sådan ordning skulle dessutom väl harmoniera med den ovan föreslagna nya målsättningen, eftersom det i denna inte skiljs mellan dessa olika typer av räddningsenheter.