

Årsstatistik 2023

för sjö- och flygräddningstjänst samt helikopterinsatser



SJÖFARTSVERKET



AVSNITT

SAMMANFATTNING AV RÄDDNINGÅRET	4
VI BLIR ALLT BÄTTRE RUSTADE FÖR ATT HANTERA FRAMTIDA OLYCKOR.....	6
SJÖFARTSVERKETS UPPDRAG.....	10
SJÖ- OCH FLYGRÄDDNINGSTJÄNST	12
SJÖ- OCH FLYGRÄDDNINGSTJÄNST SAMT ÖVRIGA ÄRENDEN.....	14
SJÖRÄDDNINGSTJÄNST.....	16
FLYGRÄDDNINGSTJÄNST	30
NÖDSÄNDARE	38
SJÖFARTSVERKETS RÄDDNINGSHELIKOPTRAR	40
BILAGA.....	44

FIGURER

SJÖ- OCH FLYGRÄDDNINGSTJÄNST

FIGUR 1: ANTAL ÄRENDEN 2014–2023 OCH MEDELVÄRDE 2014–2023.....	12
FIGUR 2: FÖRDELNING AV ANTAL ÄRENDEN 2023	13

SJÖ- OCH FLYGRÄDDNINGSTJÄNST SAMT ÖVRIGA ÄRENDEN

FIGUR 3: ANTAL ÄRENDEN 2018–2023.....	15
---------------------------------------	----

SJÖRÄDDNINGSTJÄNST

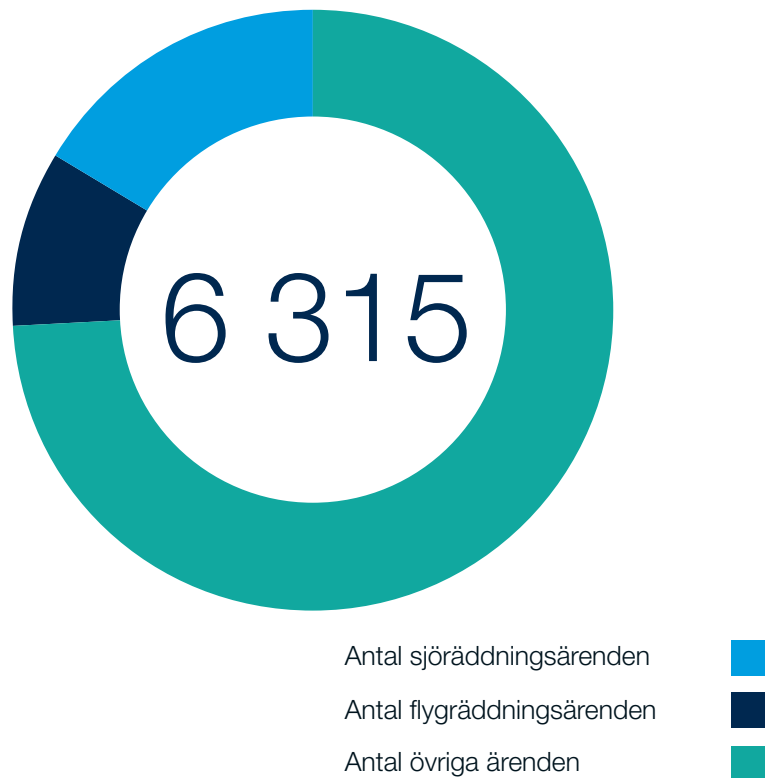
FIGUR 4: ANTAL ÄRENDEN 2023 OCH MEDELVÄRDE 2018–2022, PER MÅNAD	16
FIGUR 5: ANTAL ÄRENDEN 2023 OCH MEDELVÄRDE 2018–2022, PER OBJEKTTYP	17
FIGUR 6: ANTAL ÄRENDEN 2018–2023, OBJEKTTYP FRITIDSBÅT	18
FIGUR 7: ANTAL ÄRENDEN 2018–2023, OBJEKTTYP ÖVRIGT	19
FIGUR 8: ANTAL ÄRENDEN 2023 OCH MEDELVÄRDE 2018–2022, PER ORSAKSTYP.....	20
FIGUR 9: ANTAL ÄRENDEN 2018–2023, GRUNDSTÖTNING RESPEKTIVE MASKIN- ELLER PROPELLERHAVERI	21
FIGUR 10: ANTAL ÄRENDEN 2018–2023, SJUKTRANSPORT FRÅN FARTYG	22



FIGUR 11: ANTAL ÄRENDEN 2023 OCH MEDELVÄRDE 2018–2022, PER KLASSNING.....	23
FIGUR 12: KARTA ÖVER SJÖRÄDDNINGÄRENDEN 2023	24
FIGUR 13A: ANTAL ÄRENDEN 2023 OCH MEDELVÄRDE 2018–2022, PER OMRÅDE	25
FIGUR 13B: ANTAL ÄRENDEN 2023 OCH MEDELVÄRDE 2018–2022, PER INSJÖ.....	26
FIGUR 14: ANTAL ÄRENDEN 2023 OCH MEDELVÄRDE 2018–2022, PER TID PÅ DYGNET	27
FIGUR 15: ANTAL ÄRENDEN LÄKARRÅD (TMAS) 2023 OCH MEDELVÄRDE 2018–2023, PER ORSAK	28
FIGUR 16: ANDEL ÄRENDEN 2023, SAMVERKANSORGANISATIONERS MEDVERKAN.....	29
FLYGRÄDDNINGSTJÄNST	
FIGUR 17: ANTAL ÄRENDEN 2023 OCH MEDELVÄRDE 2018–2022, PER MÅNAD	30
FIGUR 18: ANTAL ÄRENDEN 2022 OCH 2023, PER OBJEKTTYP.....	31
FIGUR 19A: ANTAL ÄRENDEN 2022 OCH 2023, PER ORSAKSTYP	32
FIGUR 19B: FLYGRÄDDNINGÄRENDEN ORSAKSTYP OCH KONSEKVENNS 2023	33
FIGUR 20: ANTAL ÄRENDEN OAVSLUTAD FÄRDPLAN RESPEKTIVE VARNINGSLARM 2018–2023	32
FIGUR 21: ANTAL ÄRENDEN 2023 OCH MEDELVÄRDE 2018–2022, PER KLASSNING.....	34
FIGUR 22: KARTA ÖVER FLYGRÄDDNINGÄRENDEN 2023.....	35
FIGUR 23: ANTAL ÄRENDEN 2023 OCH MEDELVÄRDE 2018–2022, PER OMRÅDE	36
FIGUR 24: ANTAL ÄRENDEN 2023 OCH MEDELVÄRDE 2018–2022, PER TID PÅ DYGNET	37
NÖDSÄNDARE	
FIGUR 25: ANTAL ÄRENDEN 2018–2023.....	38
FIGUR 26: FÖRDELNING OLIKA TYPER AV NÖDSÄNDARE/SIGNALER 2023.....	39
SJÖFARTSVERKETS RÄDDNINGSHELIKOPTRAR	
FIGUR 27: ANTAL INSATSER 2023 OCH MEDELVÄRDE 2018–2022, PER MÅNAD	40
FIGUR 28: ANTAL INSATSER 2023 OCH MEDELVÄRDE 2018–2023, PER ÄRENDETYP	41
FIGUR 29: ANTAL INSATSER 2023 OCH MEDELVÄRDE 2018–2022, PER SAR-HELIKOPTERBAS	42

Sammanfattning av räddningsåret

Antal inkomna ärenden 2023 (även ej sjö- eller flygräddningstjänst) till Sjöfartsverkets Sjö- och flygräddningscentral, JRCC.



Sjö- och flygräddningscentralen (JRCC¹) har hanterat 1017 ärenden inom sjöräddningstjänst och 602 ärenden inom flygräddningstjänst under 2023.² Dessutom 4 696 ärenden som klassats som vare sig sjö- eller flygräddningstjänst. Den senare kategorin utgörs främst av bistånd till kommunal räddningstjänst (ca 35 procent), ärenden inom sjöfart (ej av räddningskaraktär, ca 20 procent) samt sjuktransport sjukvårdshuvudman.

Både sjö- och flygräddningsärendena har minskat under perioden 2018–2023, i genomsnitt med 4 respektive 3 procent per år. Den största nedgången var mellan 2021 och 2022, för sjöräddning 17 procent och för flygräddning 9 procent.

Mellan 2022 och 2023 ses istället mindre ökning på 5 respektive 2 procent. 65 procent av alla sjöräddningsärenden har rört fritidsbåtar medan 50 respektive 27 procent av alla flygräddningsärenden har rört allmänflyg inklusive bruksflyg respektive militärflyg.

¹ Joint Rescue Co-ordination Centre

² Genomgående används oftast termerna sjö- respektive flygräddning i rapporten trots att det är sjö- respektive flygräddningstjänst som avses. Vilket också utgör Sjöfartsverkets formella uppdrag.

Enligt Svenska Båtunionen¹ finns närmare 1 miljon fritidsbåtar i Sverige, vars ägare många gånger är medlemmar i någon av de uppemot 1 000 båtklubbar som beräknas finnas i landet. Organisationens medlemstidning skriver att det generellt har varit färre båtar ute till sjöss under sommaren 2023 beroende på både väderlek och höga bensin- och dieselpriiser². Juni månad var mycket varm med långvarig torka, juli övervägande sval och ostadig med lokala regnrekord och i augusti föll rekordmycket regn, framför allt i samband med lågtrycket Hans³.

I Transportstyrelsens flygplatsstatistik⁴ ses att privat- och bruksflyg samt militärflyg⁵, mätt i antal landningar, har minskat med i genomsnitt 4 procent per år under 2018–2023. Motsvarande för skolflyg var en minskning med 8 procent. De svenska reallönerna minskade med ca 9 procent mellan 2021 och 2022⁶ och har legat kvar på 2022 års nivåer även under 2023⁷, vilket påverkar privatkonsumtionen där dyrare fritidsaktiviteter sannolikt får stå tillbaka.

De vanligaste sjöräddningsorsakerna är grundstötning och maskin- eller propellerhaveri (19 respektive 15 procent). Motsvarande inom flygräddning är oavslutad färdplan och varningslarm (omkring 50 respektive 28 procent). Utfallet för 2023 ligger något lägre jämfört med genomsnittet för 2018–2022.

Insatser av Sjöfartsverkets räddningshelikoptrar har generellt minskat, både med avseende på antal ärenden där resursen har larmats och antal ärenden där helikopter har behövt användas. Helikopter larmades i 467 ärenden 2023 (jämfört med i genomsnitt 580 under 2018–2022). Den genomsnittliga årliga minskningen mellan 2018 och 2023 var 6 procent. Motsvarande minskning för handelssjöfartens anlöp i svenska hamnar var 2 procent.⁸ Fartygen har ibland behov av sjuktransporter med hjälp av räddningshelikopter. Vid ca 65 procent av de tillfällen som helikopter har larmats har den också lyft, vid övriga tillfällen har den avlarmats av olika skäl.

Passagerarfärjan Marco Polos grundstötning i Hanöbukten i oktober 2023, vilken utreds av Statens haverikommission, är det sjöräddningsärende som under året har engagerat flest enheter. Motsvarande för flygräddning rör ett haveri med ett litet ungerskregistrerat privatflygplan, i närheten av Arkösund, vilket också det utreds av Statens haverikommission.

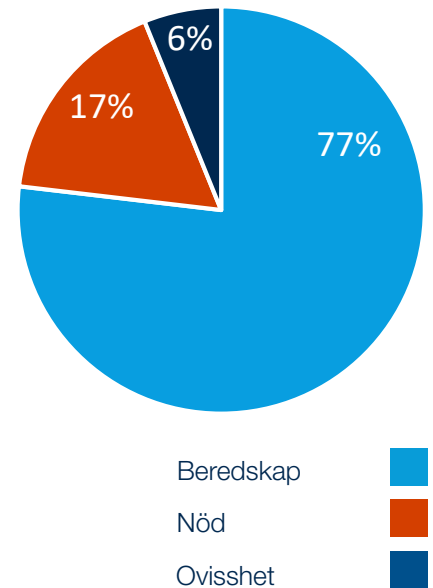
Fördelningen i allvarlighetsgrad, dvs. nöd, beredskap och ovisshet, har förändrats något under perioden 2018–2023. Inom sjöräddning har antal ärenden klassade som nöd minskat med 30 procent 2023 jämfört med genomsnittet för 2018–2022 (från 220 till 155). Andelen utgjorde 17 procent 2023 och i genomsnitt 21 procent 2018–2022⁹. Motsvarande andelar för ärenden klassade beredskap var 77 respektive 73 procent och för ovisshet i princip desamma på ca 6 procent.

Inom flygräddning har antal ärenden klassade som nöd ökat något 2023 jämfört med genomsnittet för 2018–2022 (57 jämfört 53). Andelen utgjorde ca 9 procent 2022 och 2023 och i genomsnitt ca 7 procent 2018–2021. Ärenden klassade som beredskap och ovisshet utgjorde 33 respektive 58 procent 2023, 2 respektive 3 procentenheter lägre jämfört med genomsnittet för 2018–2022. Antal ärenden inom de två kategorierna var 198 respektive 345 under 2023.

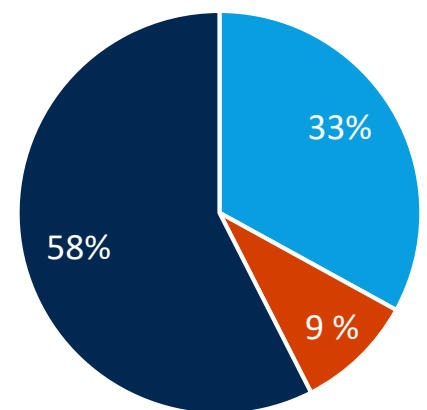
6 315

totala antalet ärenden 2023

Sjöräddningsärenden



Flygräddningsärenden



¹Om oss, Svenska Båtunionen (batunionen.se)

²Blandat båtliv i sommar (batliv.se)

³Sommaren 2023 – Sommaren som bytte karaktär, SMHI

⁴Transportstyrelsens statistik omfattar alla svenska flygplatser där det bedrivs linjefart och/eller chartertrafik; statliga, kommunala och privata.

⁵Omfattar endast kommunala och privata flygplatser pga. att Swedavia inte längre rapporterar militärflyg.

⁶Hur har reallönerna utvecklats? Medlingsinstitutet (mi.se)

⁷Konjunkturlaget, Diagramunderlag-December-2023.xlsx (live.com)

⁸Informationen baseras på, till Sjöfartsverket, inkomna farledsdeklarationer för avgiftspliktiga fartyg med storlek 300 GT, bruttodräktighet eller större som lastat eller lossat passagerare eller gods i Sverige enligt Sjöfartsverkets avgiftsmodell.

⁹Sjuktransport från fartyg undantas här i beräkningen.

Vi blir allt bättre rustade för att hantera framtida olyckor

1017

sjöräddningsärenden 2023

602

flygräddningsärenden 2023

Sveriges vidsträckta yta och långa kust gör transporter via sjö- och luftfart oundgängliga. Sjö- och flygräddningsberedskaperna innebär en tryggare tillvaro och ett yttersta skyddsnät för de personer som året runt säkerställer vårt lands försörjning.

Under 2023 omkom ingen vare sig inom den svenskflaggade yrkessjöfarten¹ eller vid olyckor med svenskregistrerade luftfartyg². Denna mycket glädjande statistisk som redovisas av vår systemmyndighet Transportstyrelsen är en viktig milstolpe som visar att nollvisioner går att uppnå. Resultatet kan bara nås genom gemensamma ansträngningar i form av systematiskt säkerhetsarbete hos operatörer, en säker infrastruktur och en fungerande räddningstjänst som snabbt kan vara på plats med rätt kompetens när olyckan väl är framme. Möjligheten att snabbt kunna föra sjuka eller skadade från fartyg till sjukhus är en ytterligare bidragande faktor. Vid 104 tillfällen kontaktades Sjöfartsverket för sjuktransport från fartyg, varav de flesta genomfördes med räddningshelikopter från någon av de fem baserna.

I flygräddningsstatistiken ökar andelen insatser kopplat till militär luftfart. Ökningen är 31 procent jämfört med förra året och utgörs till allra största delen av varningslarm. Flygräddningstjänsten domineras annars av allmänflyg och bruksflyg vilka står för cirka hälften av ärendena.

Totalt har antalet inkommande ärenden som klassats som sjö- och flygräddningstjänst ökat något jämfört med 2022, men är lägre än genomsnittet sett över en tioårsperiod.

Passagerarfärjan Marco Polos grundstötning i Hanöbukten i oktober 2023, är det räddningstjänstärende som under året har engagerat flest räddningsenheter. Grundstötningen utanför Karlshamn ledde till en omfattande sjöräddningsinsats för att evakuera passagerarna. Lyckligtvis kom ingen människa till skada, men sjöräddningsinsatsen efterföljdes av en än mer omfattande miljöräddningsinsats under Kustbevakningens ledning. Sjöräddningssällskapet och Kustbevakningen, vilka är de främsta samverkansaktörerna för Sjöfartsverket, deltog i 79 respektive 21 procent av sjöräddningsinsatserna.

Varje händelse ger möjlighet till lärdomar internt och i samverkan med andra aktörer. Under insatsen med Marco Polo tillämpades exempelvis metodförbättringar och lärdomar från bland annat insatsen för Stena Scandica året innan. Genom att systematiskt tillvarata lärdomar blir vi allt bättre rustade för att hantera framtida olyckor. Året om, dygnet runt.



Foto: Emille Asplund

Mattias Hyllert, direktör Sjö- och flygräddning

¹ Enligt Transportstyrelsen omkom 21 personer inom fritidsbåtlivet under 2023.

² I Transportstyrelsens statistik ingår omkomna i olyckor, med svenskregistrerade luftfartyg samt skärm- och hängflyg, som inträffat i Sverige.



Strambekämpare tar upp olja i Hörvik under operation Marco Polo. Foto: Kusbevakningen

Fem konkreta råd för en säker båtfärd

- **Säkerhet.** Använd alltid flytväst, och använd den på rätt sätt. En flytväst som bärs fel fyller ingen funktion. Den ska sitta bekvämt och inte glida omkring på kroppen. Flytvästen bör vara väl synlig i vattnet, gärna gul eller i starkt lysande färg. Låt barnen få öva på att ha flytvästen på sig i vattnet.
- **Larma.** Det är viktigt att alla ombord har möjlighet att larma vid en eventuell olycka. Förvara till exempel mobiltelefonen i ett vattentätt skydd. Ring 112 eller använd gärna 112-appen så att SOS Alarm och Sjö- och flygräddningscentralen får de bästa förutsättningarna för en snabb lokalisering.
- **Vädret.** Följ väderleksprognoserna och lär dig tolka vad olika väder kan innebära. Ladda hem Sjöfartsverkets väderapp Viva till din smartmobil.
- **Planering** – Det lönar sig att tänka ett par steg framåt på sjön. Meddela anhöriga dina planer och håll dem underrättade om förändringar i din planerade rutt. Men var också beredd att planera om din rutt, beroende på väderomständigheter.
- **Underhåll** – Serva motor och rörliga delar inför varje säsong. Ta de första turerna i närheten av land.

Län med flest sjöräddnings-
ärenden 2023

Västra Götaland	266
Stockholm	247
Skåne	117
Kalmar	62
Halland	53
Gotland	41
Södermanland	34
Blekinge	34
Östergötland	28
Uppsala	23

Samtliga geografiska områden redovisas i figur 13A, s. 25 samt i bilagan, s.44.

Varje händelse ger möjlighet till lärdomar internt och i samverkan med andra aktörer. Under insatsen med Marco Polo tillämpades exempelvis metodförbättringar och lärdomar från bland annat insatsen för Stena Scandica året innan. Genom att systematiskt tillvarata lärdomar blir vi allt bättre rustade för att hantera framtida olyckor. Året om, dygnet runt.

Mattias Hyllert, direktör Sjö- och flygräddning



Sjö- och flygräddningsinsatserna leds och koordineras av räddningsledare vid Sjöfartsverkets sjö- och flygräddningscentral JRCC. Larmen inkommer via 112, telefon, VHF-radio eller via satellit. Foto: Emelie Asplund



Sjöfartsverkets nationella Sjö- och flygräddningscentral

Sjöfartsverket ansvarar för insatser, när någon är eller befaras vara i sjönöd, samt för sjuktransporter från fartyg. Ansvaret gäller svensk räddningsregion samt Vänern, Vättern och Mälaren, exklusive hamnområden.

Sjöfartsverket ansvarar även för lokalisering av luftfartyg vid inträffat eller befarat haveri, eller då fara hotar lufttrafiken. När luftfartyget är lokaliserat, övergår undsättningsansvaret till kommunal räddningstjänst eller i fjällområdet till Polismyndigheten – utom till havs, då Sjöfartsverket även ansvarar för undsättningen.

[För vidare information om Sjöfartsverkets sjö- och flygräddningscentral \(JRCC\).](#)



Sjöfartsverkets uppdrag räddningstjänst

Sjöfartsverket är ansvarig myndighet för statlig sjö- och flygräddningstjänst, som regleras i *Lag (2003:778) om skydd mot olyckor* och *Förordning (2003:789) om skydd mot olyckor*. Uppgiften innebär ansvar för insatser:

- när någon är eller befaras vara i sjönöd, samt för sjuktransporter från fartyg (inom Sveriges sjöterritorium och inom Sveriges ekonomiska zon samt i Vänern, Vättern och Mälaren, exklusive hamnområden),
- för att lokalisera luftfartyg vid inträffat eller befarat haveri, eller då fara hotar lufttrafiken (inom hela Sveriges land- och sjöterritorium och inom Sveriges ekonomiska zon samt i Vänern, Vättern och Mälaren, exklusive hamnområden),
- med helikoptertransporter för att stötta sjukvården vid livshotande situationer där omedelbar transport är avgörande.

I Sjöfartsverkets årsrapport 2023 för sjö- och flygräddningstjänst redovisas statistik över sjö- och flygräddningsärenden samt helikopterinsatser. Företrädesvis i form av diagram där resultaten också kortfattat kommenteras. Uppgifterna för 2023 illustreras även i två kartbilder, en för sjö- och en för flygräddningsärenden.

En viss osäkerhet kring statistiken förekommer, främst beroende på att en del uppgifter inte är obligatoriska att loggföra. Detta beskrivs i förekommande fall under respektive avsnitt. Uppgifter uppdateras underhand i det kontinuerliga kvalitetssäkringsarbetet.

Källa: Sjöfartsverkets system för ärendehantering (NILS).

För vidare information: Sjöfartsverkets presstjänst, 0771–40 90 09 (menyval 1);
info@sjofartsverket.se

Definitioner

Begrepp	Innebörd
Ärende	<p>Ett till Sjö- och flygräddningscentralen inkommet larm eller samtal som dokumenteras och tilldelas ett unikt ärendenummer.</p> <p>Larmvägarna kan vara flera, t.ex. SOS 112, signaler från nödsändare, radioanrop ex. MAYDAY VHF-kanal 16, direktsamtal till JRCC, flygtrafikledning, grannländers räddningscentraler.</p>
Räddningstjänst, ej räddningstjänst	<p>Lag (2003:778) om skydd mot olyckor, 1 kap. 2 §.</p> <p>Med räddningstjänst avses i lagen de räddningsinsatser som staten eller kommunerna skall ansvara för vid olyckor och överhängande fara för olyckor för att hindra och begränsa skador på människor, egendom eller miljön.</p> <p>Till räddningstjänst hänförs också räddningsinsatser som görs enligt 4 kap. 1–4 §§ utan att det har inträffat någon olycka eller föreligger överhängande fara för en olycka.</p> <p>Staten eller en kommun skall ansvara för en räddningsinsats endast om detta är motiverat med hänsyn till behovet av ett snabbt ingripande, det hotade intressets vikt, kostnaderna för insatsen och omständigheterna i övrigt.</p>
Svensk räddningsregion/SRR (Search and Rescue Region)	<p>Sjöfartsverket ansvarar för sjö- och flygräddningstjänsten inom svenskt territorium samt inom Sveriges ekonomiska zon. Utanför svenskt område leder Sjöfartsverket sjö- och flygräddningstjänsten över de delar av havet där Sverige förbundit sig genom överenskommelser med grannländer. Detta område benämns svensk räddningsregion/SRR (Search and Rescue Region) vilket sammanfaller med svensk FIR (Flight Information Region) med undantag för ett område kring Bornholm som ingår i dansk räddningsregion.¹</p>
Klassning ²	<p>Kritiska lägen (klassning) är baserade på graden av oro för säkerheten för personer eller objekt som kan vara i fara. En händelse klassas av Sjö- och flygräddningscentralen som:</p> <ul style="list-style-type: none">• Ovisshet• Beredskap• Nöd
Ovisshet ³	<p>En situation där tveksamhet råder om säkerheten för ett luftfartyg, fartyg, annan farkost, personer ombord eller om objekt saknas.</p>
Beredskap ⁴	<p>Beredskapsläge är förknippat med en farhåga rörande säkerheten för ett luftfartyg, fartyg, annan farkost och personer ombord.</p>
Nöd ⁵	<p>Nödläge klassas då ett fartyg, annan farkost inklusive ett luftfartyg eller en person med största sannolikhet befinner sig i nöd och behöver omedelbar assistans.</p>
Sjuktransport från fartyg	<p>Begreppet ingår för svenskt vidkommande som en klassning inom sjöräddningstjänst och regleras i Lag (2003:778) om skydd mot olyckor 4 kap. 3 § och Förordning (2003:789) 4 kap. 4 §.</p>

¹[Svenskt program för sjö- och flygräddningstjänst \(sjofartsverket.se\)](https://www.sjofartsverket.se)

² Formuleringar i Sjö- och flygräddningscentralens drifhandbok. Ursprungligen i SAR-konventionens Annex, Chapter 1, Terms and Definitions och IAMSAR Volume II.

³ Uncertainty phase: A situation wherein doubt exists as to the safety of an aircraft or a marine vessel, and of the persons on board (IAMSAR Vol.II 3.3.2).

⁴ Alert phase: A situation wherein apprehension exists as to the safety of an aircraft or marine vessel, and of the persons on board (IAMSAR Vol.II 3.3.3).

⁵ Distress phase: A situation wherein there is reasonable certainty that a vessel or other craft, including an aircraft or a person, is threatened by grave and imminent danger and requires immediate assistance board (IAMSAR Vol.II 3.3.4).

Sjö- och flygräddningstjänst

~63 %

Ett ärende motsvarar en unik händelse som i sig kan föranleda ett antal insatser. Ofta medverkar flera olika resurser vid en insats. Ca 63 procent av räddningstjänstärendena 2023 rörde sjöräddning och 37 procent flygräddning. Följdenligt utgjorde just ytenheters medverkan en relativt hög andel, ca 67 procent.

Sjöräddningsärenden

Exempel på enheter är lotsbåtar, räddningshelikoptrar, Sjöräddnings-sällskapets, Kustbevakningens och den kommunala räddningstjänstens båtar, vattenskotrar och svävare.

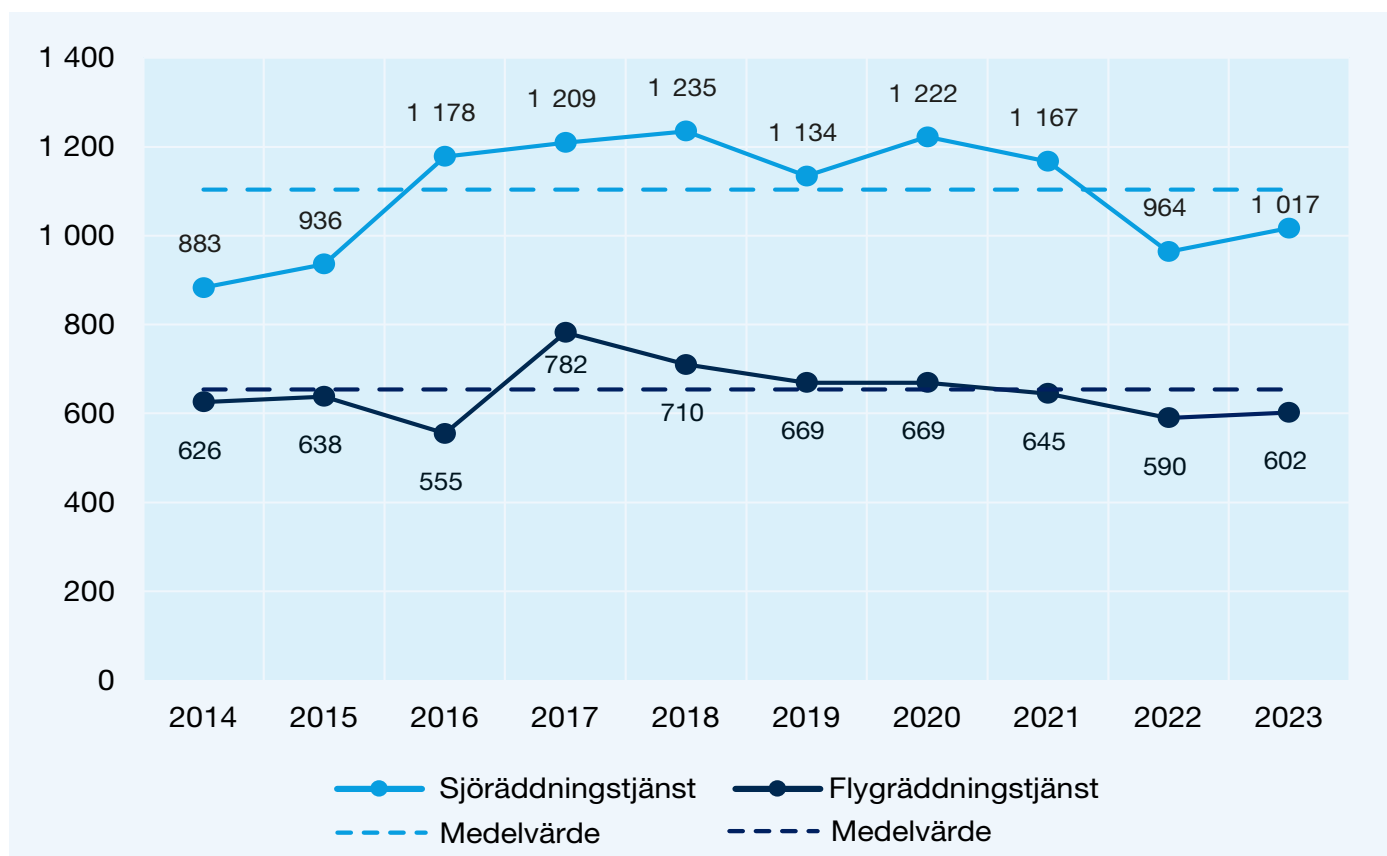
~37 %

Ärenden 2014–2023

Alla till Sjö- och flygräddningscentralen inkommande larm, under perioden 2014–2023, som har klassats som sjöräddnings- eller flygräddningstjänst ses i *figur 1*. Det genomsnittliga antalet ärenden under perioden var 1 103 för sjöräddning och 654 för flygräddning (streckade linjer).

Flygräddningsärenden

Figur 1: Antal ärenden 2014–2023 och medelvärde 2014–2022



Den genomsnittliga årliga ökningen av sjöräddningsärenden har varit knappt 2 procent medan motsvarande för flygräddning istället har varit i princip noll.

År 2023 var antalet sjöräddningsärenden 1 017 vilket är 8 procent färre jämfört med genomsnittet på 1 103. Antalet flygräddningsärenden var 602 vilket även det är 8 procent färre jämfört med genomsnittet på 654.

I *figur 2* ses fördelningen av antal sjö- och flygräddningsärenden under 2023. Sjøräddningens andel utgör 63 procent och flygräddningens 37.

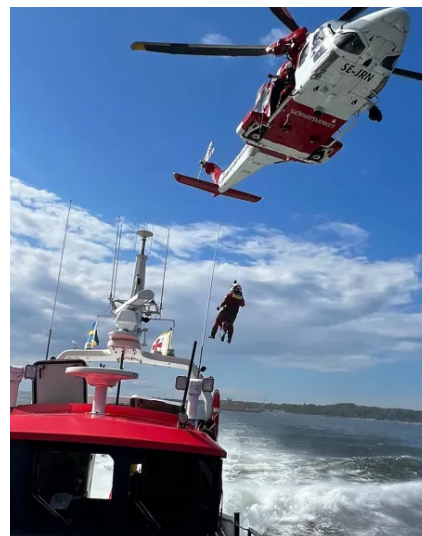
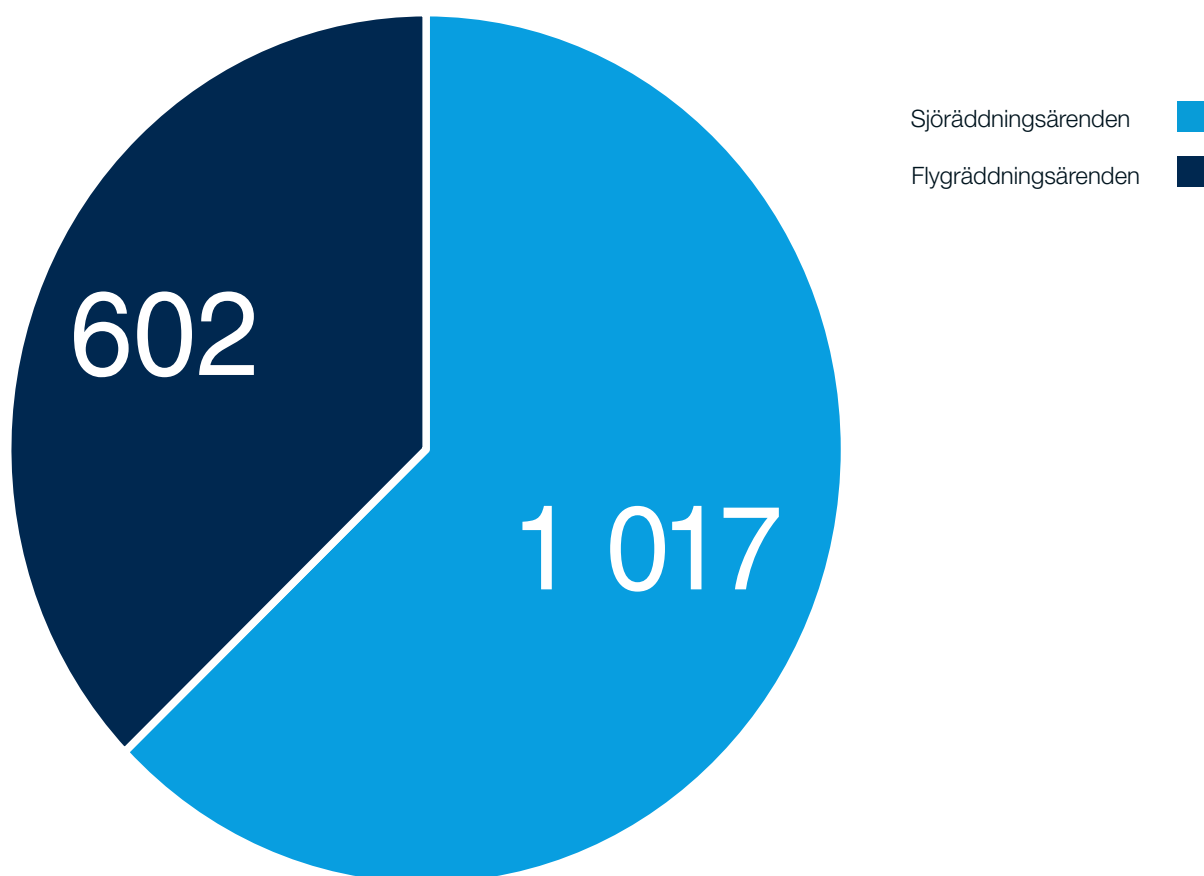


Foto: Sjøräddningssällskapet

Figur 2: Fördelning av antal ärenden 2023



Sjö- och flygräddningstjänst samt övriga ärenden

▼ 11 %

Sjöräddningsärenden

▼ 8 %

Flygräddningsärenden

▼ 1 %

Ej sjö- eller flygräddning

Ärenden 2018–2023

Ärenden som inkommit till Sjö- och flygräddningscentralen och klassats som sjö- eller flygräddningstjänst under perioden 2018–2023, ses i *figur 3*.

Även larm där situationen inte uppfyller kriterierna¹ för sjö- och flygräddningstjänst inkommer. De dokumenteras istället som Ej sjö- eller flygräddningstjänst och kan exempelvis gälla stöd till kommunal räddningstjänst, sjuktransport sjukvårdshuvudman² eller Tele Medical Assistance Service³. Ej sjö- eller flygräddningstjänst utgör knappt 75 procent och under perioden har den genomsnittliga årliga ökningen varit 1 procent. Motsvarande för sjö- och flygräddningstjänst har istället varit minskningar med 4 respektive 3 procent.

Antalet sjöräddningstjänstärenden under 2023 har minskat med 11 procent jämfört med genomsnittet för 2018–2022 (1017 jämfört med 1144). Motsvarande för flygräddningstjänst och ej sjö- eller flygräddningstjänst är minskningar med 8 procent (602 jämfört med 657) respektive 1 procent (4 696 jämfört med 4 729).

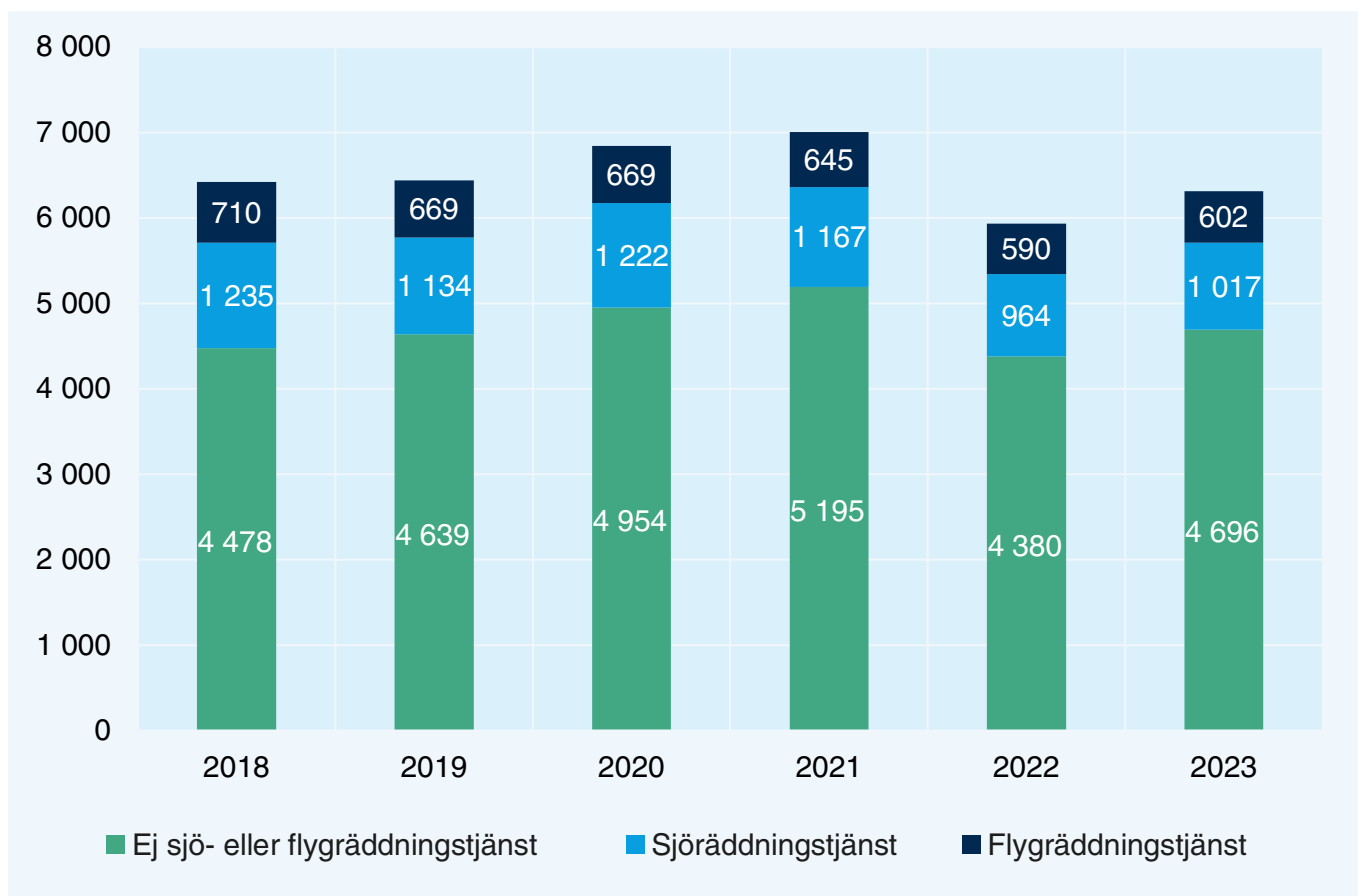
Sjö- och flygräddningscentralen hanterade totalt 6 315 ärenden under 2023.

¹ Enligt Lag (2003:778) om skydd mot olyckor.

² Enligt myndighetens instruktion kan Sjöfartsverket bistå regionerna, genom att vid livshotande situationer där omedelbar transport är avgörande för behandlingen av skadade eller sjuka personer, utföra transporter med helikopter på begäran av sjukvårdshuvudman, om verkets resurser är lämpliga för uppgiften och det kan ske utan allvarligt hinder mot dess ordinarie verksamhet eller dess medverkan enligt lagen (2003:778) om skydd mot olyckor.

³ Sjöfartsverket utför förmedling av läkarråd till fartyg enligt avtal som tecknats med Sahlgrenska Universitetssjukhuset i Göteborg. Funktionen, som benämns Tele Medical Assistance Service (TMAS), hanteras från Sjö- och flygräddningscentralen (JRCC) enligt ILO-konvention 164 och den internationella sjöräddningskonventionen. Avtalet ger tillgång till medicinsk rådgivning av särskilt utsedda läkare dygnet runt.

Figur 3: Antal ärenden 2018–2023



Av de ca 4 700 ärenden som inte kvalificerar under statlig räddningstjänst¹ utgjorde 35 procent kommunal räddningstjänst (motsvarande ca 1 640) och 22 procent ärenden som rör sjöfartsområdet (motsvarande ca 1 040). Andelen ärenden rörande kommunal räddningstjänst har ökat 4 procentenheter jämfört med genomsnittet för 2018–2022 medan sjöfartsrelaterade ärenden minskat med 3.

¹ Statlig räddningstjänst omfattar, utöver sjö- och flygräddningstjänst i Sjöfartsverkets regi, miljöräddningstjänst till sjöss (Kustbevakningen), fjällräddningstjänst och efterforskning av försvunna personer (Polisen) samt räddningstjänst i samband med radioaktivt utsläpp (Länsstyrelsen).



Sjöräddningstjänst

1 017

sjöräddningsärenden 2023

I avsnittet redovisas generellt antal sjöräddningsärenden i olika skärningar. I ett och samma ärende kan flera objekt ha varit inblandade. Likaså kan flera orsaker ha föranlett ett ärende.

Under 2023 inkom 1 017 ärenden rörande sjöräddning. Antalet är 5 procent fler jämfört med de 964 som inkom under 2022 men 11 procent färre jämfört med genomsnittet på 1 144 under 2018–2022.

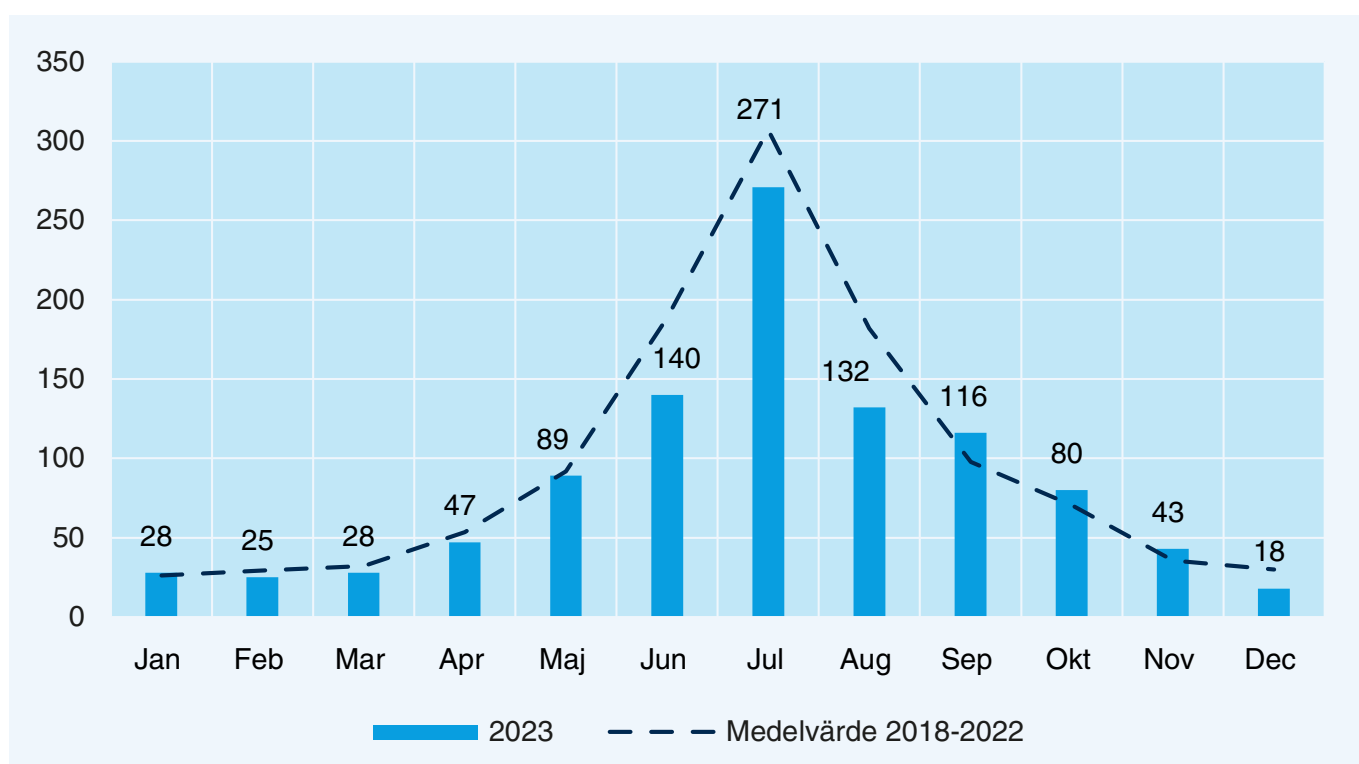
~53 %

av sjöräddningsärendena 2023 skedde under juni–augusti

Ärenden 2023 och medelvärde för 2018–2022, per månad

Juni, juli och augusti månaders utfall 2023 var lägre jämfört med genomsnittet för 2018–2022, vilket ses i *figur 4*. Antalen var totalt 543 för de tre månaderna jämfört med genomsnittet på 678 (motsvarande 20 procent lägre). Istället låg september, oktober och november högre, sammantaget 17 procent. Ökningarna ses bland de flesta orsakstyper. 57 ärenden orsakade av maskin- eller propellerhaveri under september–november 2023 jämfört med i genomsnitt 43 under samma månader 2018–2022. Motsvarande för orsakerna hårt väder/utsatt läge var 35 jämfört med 26 och observation av nödställd 19 jämfört med 11. Perioden juni–augusti stod under samtliga år 2018–2022 för ca 60 procent av årets sjöräddningsärenden men 2023 var motsvarande andel 53 procent.

Figur 4: Sjöräddningstjänstärenden 2023 och medelvärde 2018–2022, per månad



Ärenden 2023 och medelvärde för 2018–2023, per objekttyp

Ärenden gällande fritidsbåtar, vilka utgjorde 65 procent, var 14 procent lägre 2023 jämfört med genomsnittet för 2018–2022 (666 jämfört med 771). Liknande mönster ses för person utan farkost, 21 procent lägre (120 jämfört med 151). För några objekttyper (i ett ärende kan flera objekttyper vara inblandade) var antal ärenden på samma nivå 2023 som genomsnittet för 2018–2022, se *figur 5*. För handelsfartyg var antalet 116 jämfört med 112 (åren närmast före Coronapandemin var antal ärenden omkring 140 men minskade till 56 under 2020). För objekttypen övrigt var antalet 67 jämfört med i genomsnitt 64. I de fall kategorin övrigt är ytterligare preciserad handlar det främst om segelbräda (inklusive kite) eller SUP (Stand up Paddleboard).



Foto: MostPhotos

Figur 5: Antal ärenden 2023 och medelvärde 2018–2022, per objekttyp

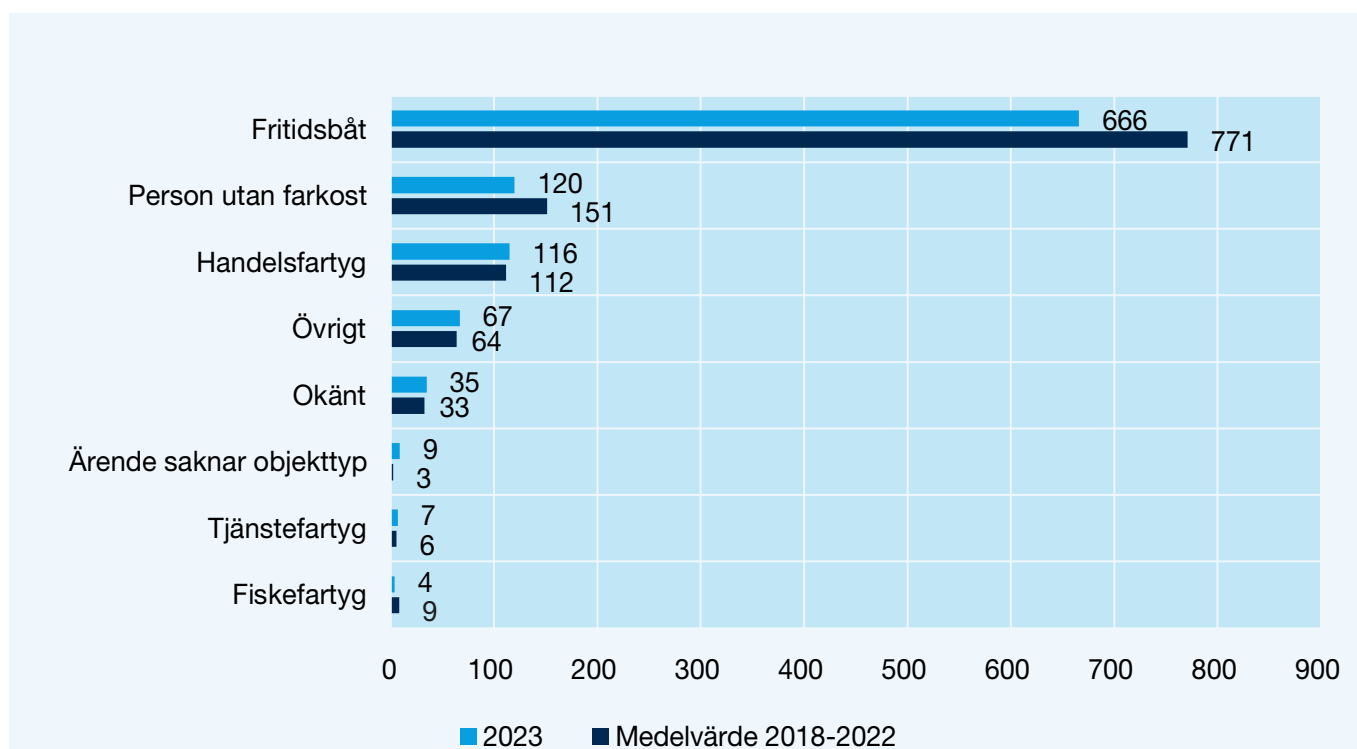


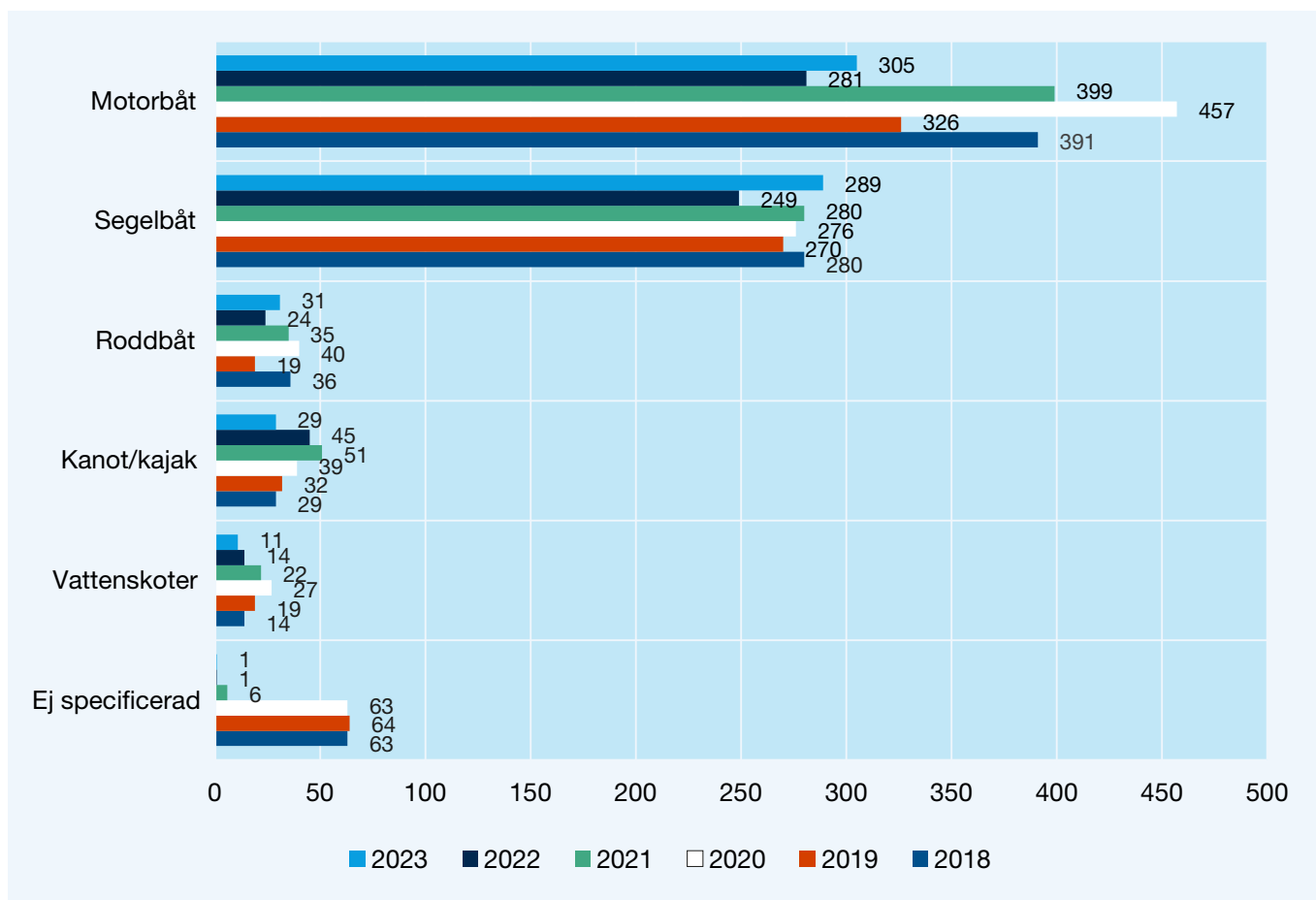


Foto: Malcom Hanes/MostPhotos

Ärenden 2018–2023, objekttyp fritidsbåt

Sett till kategorin motorbåt inom fritidsbåtssegmentet var antalet 305 under 2023 och därmed på den lägre nivån relativt perioden från 2018, se *figur 6*. För segelbåt ses en ökning med 7 procent 2023 jämfört med genomsnittet på 271 under 2018–2022. För både kanot/kajak och vattenskoter ses de lägsta antalen relativt den redovisade historiken, 29 respektive 11. För den senare kategorin kan de lägre antalen vara en positiv effekt av de, sedan i maj 2022, nya regelverken om förarbevis.¹

Figur 6: Antal ärenden 2018–2023, objekttyp fritidsbåt



¹Lag (2021:6) om förarbevis för vattenskoter, Förordning (2021:628) om förarbevis för vattenskoter och Transportstyrelsens föreskrifter om förarbevis för vattenskoter, TSFS 2021:51.

Ärenden 2018–2023, objekttyp övrigt

Den största kategorin övrigt har haft omkring 30 ärenden per år under 2018–2023, se *figur 7*. Ärendena kan t.ex. handla om olika flytetyg i form av badleksaker och observationer av drivande föremål. För segelbräda (inkl. kite) har antalen minskat till drygt 20 under 2022 och 2023 jämfört med omkring 30 de två föregående åren. SUP som utgjorde 15 ärenden har ökat kontinuerligt under den redovisade perioden.



Foto: Lars Lundqvist/MostPhotos

Figur 7: Antal ärenden 2018–2023, objekttyp övrigt

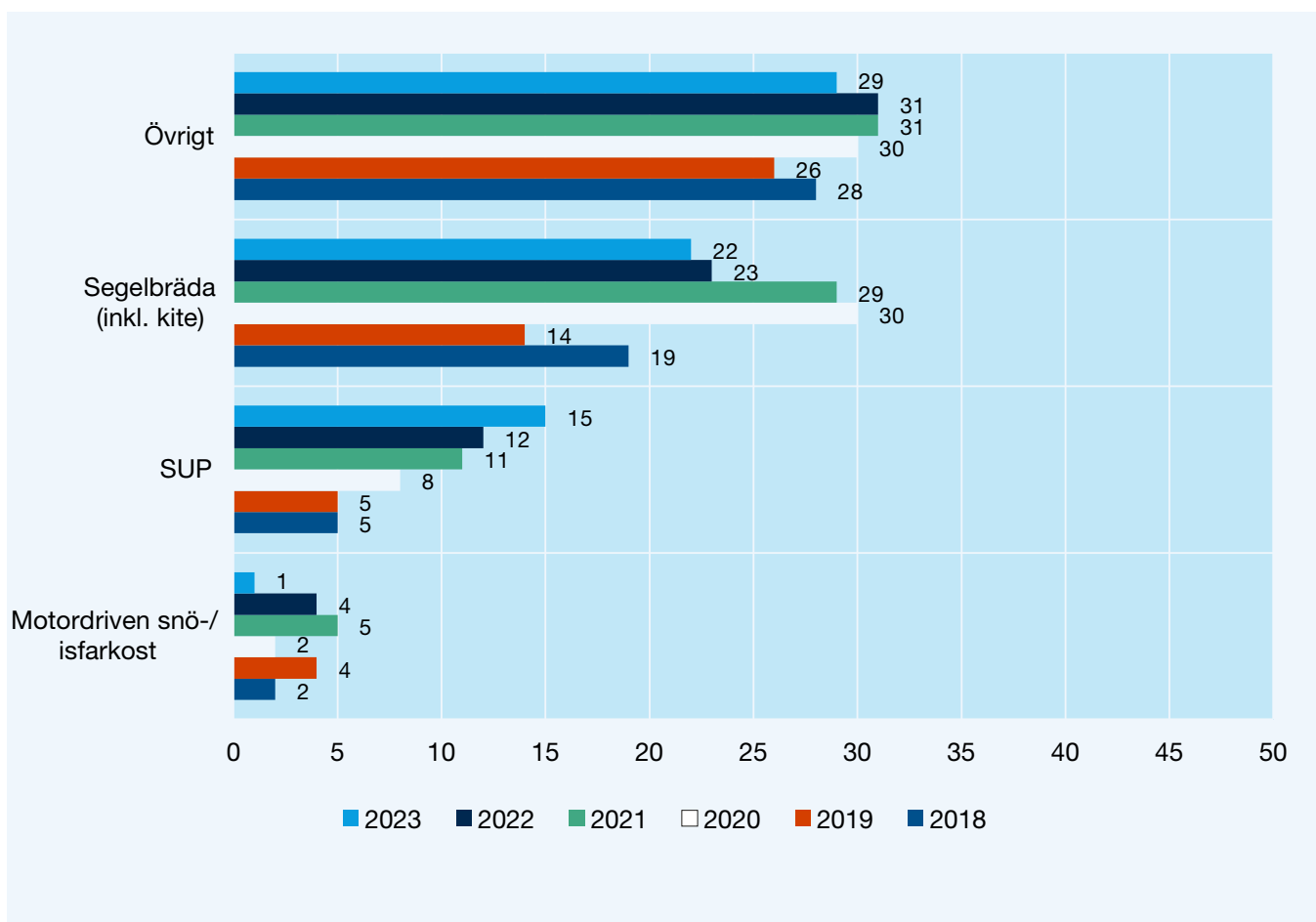


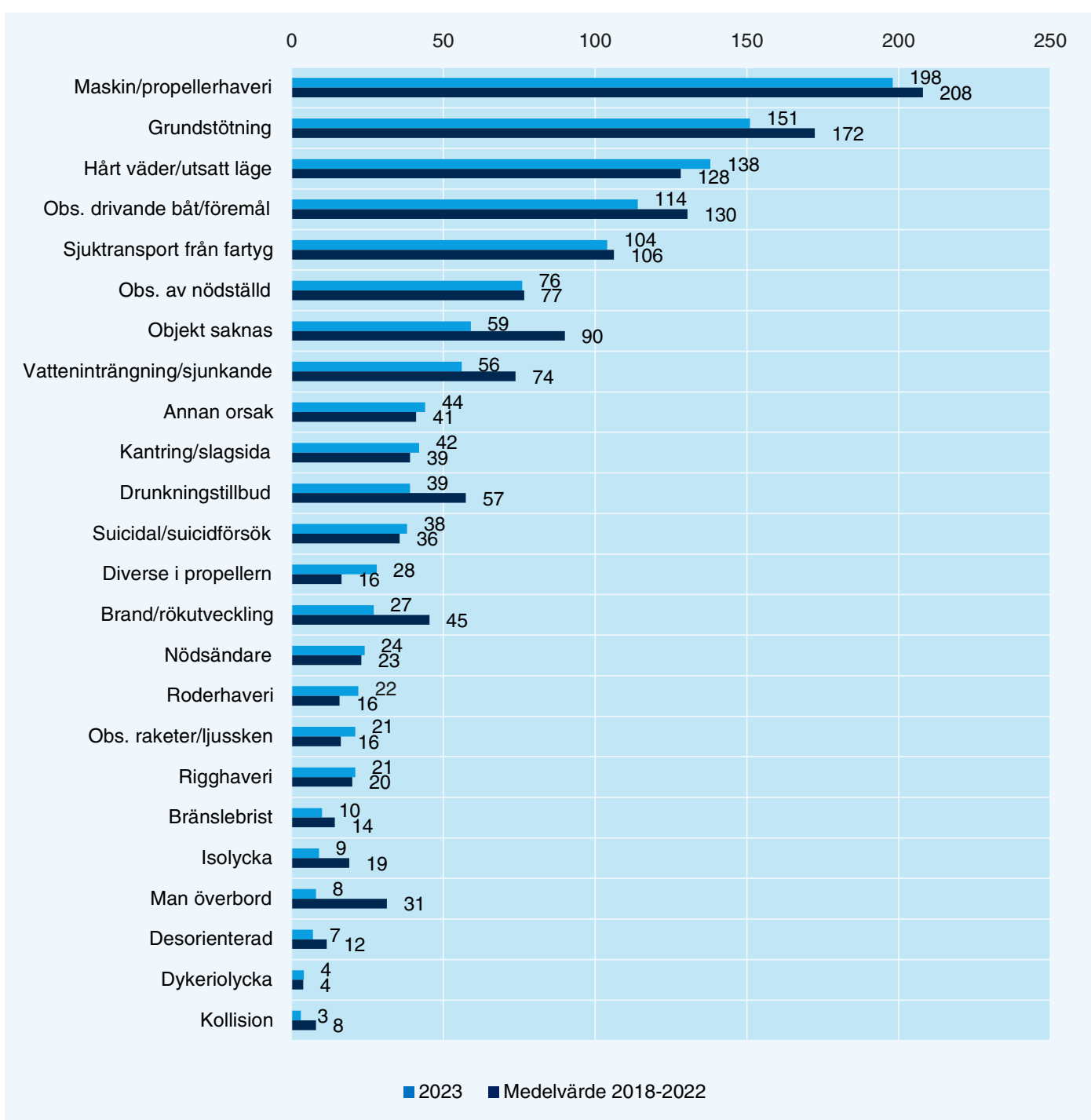


Foto: MostPhotos

Ärenden 2023 och medelvärde för 2018–2022, per orsakstyp

Bland orsakstyper (ett ärende kan ha flera) med flest förekomster, ses ett lägre antal 2023 jämfört med genomsnittet för 2018–2022 för maskin- eller propellerhaveri (198 jämfört med 208), grundstötning (151 jämfört med 172) och observation av drivande föremål (114 jämfört med 130), se figur 8. Sjuktransport från fartyg berörs mer detaljerat på sidan 22.

Figur 8: Antal ärenden 2023 och medelvärde 2018–2022, per orsakstyp



Grundstötning 2018–2023

Antalet ärenden rörande grundstötning har, sett till perioden 2018–2023, fluktuerat och var som lägst 2022 och som högst 2018 (131 respektive 203).

Maskin- eller propellerhaveri 2018–2023

Samma mönster som för grundstötning gäller även för maskin- eller propellerhaveri som var som lägst 2020 (170 respektive 242).

Orsakstyperna korrelerar i hög grad med det totala antalet sjöräddningsärenden.



Foto: MostPhotos

Figur 9: Antal ärenden 2018–2023, grundstötning respektive maskin- eller propellerhaveri

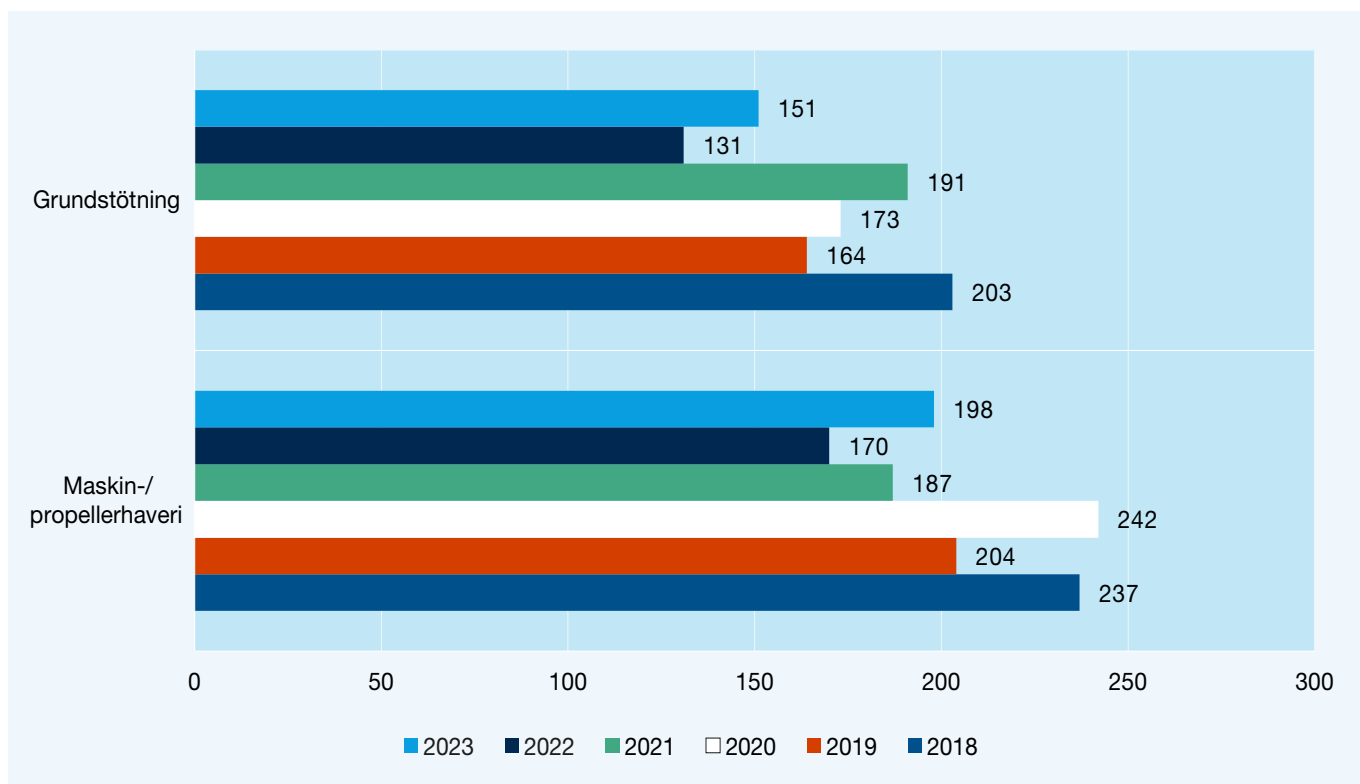




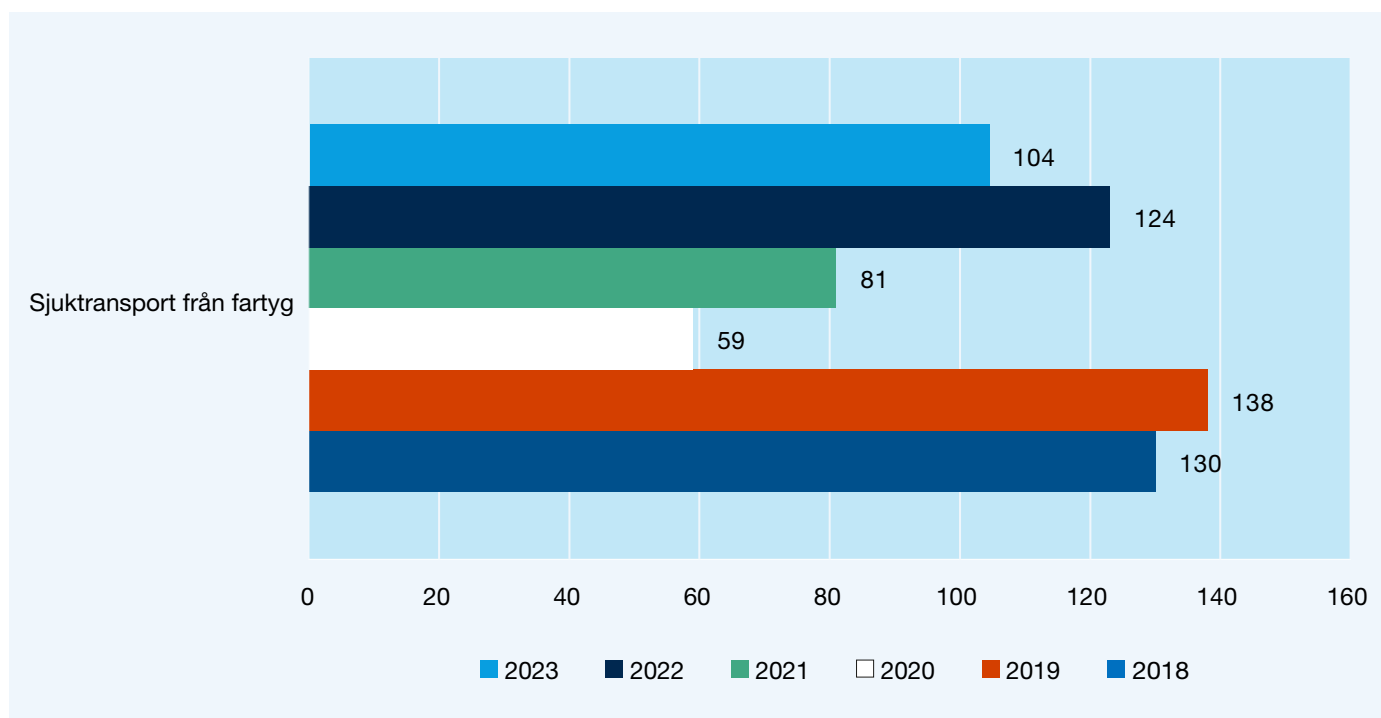
Foto: Trygve Finkelsen/MostPhotos

Sjuktransport från fartyg 2018–2023

Observera att flera aktörer och enheter kan ha medverkat i samma ärende varför summorna inte motsvarar det totala antalet ärenden. Antal ärenden gällande sjuktransporter från fartyg var 104 under 2023, en lägre nivå även jämfört med åren innan Coronapandemiåren 2020–2021, se *figur 10*. Utvecklingen har naturligen påverkats av nedgången i passagerarfärjetrafiken under pandemin.

Vid sjuktransporterna 2023 medverkade flygande enheter till nästan 80 procent varav Sjöfartsverkets helikoptrar medverkade vid 75 procent av insatserna (motsvarande 61 av 81). Vid övriga uppdrag med flygande resurs medverkade främst regionen. Även ytenheter har medverkat vid sjuktransporter från fartyg, framför allt Sjöräddningssällskapet, men även Kustbevakningen och Sjöfartsverket.

Figur 10: Antal ärenden 2018–2023, sjuktransport från fartyg



Ärenden 2023 och medelvärde för 2018–2022, per klassning

Ärenden klassas med avseende på allvarlighetsgrad: nöd, beredskap eller ovisshet, se *figur 11*. Även sjuktransport från fartyg (gäller svensk sjöräddningstjänst) inordnas i sammanhanget. Kategorin utgör en relativt stor ärendeandel. Knappt 70 procent av alla sjöräddningsärenden har klassats som beredskap. Motsvarande för nöd och ovisshet är 15 resp. 5 procent. Sjuktransport från fartyg stod för 10 procent. Samtliga kategorier har minskat 2023 jämfört med genomsnittet för 2018–2022 där nöd står för den största minskningen med 30 procent (155 jämfört med 220).



Foto: MostPhotos

Figur 11: Antal ärenden 2023 och medelvärde 2018–2022, per klassning

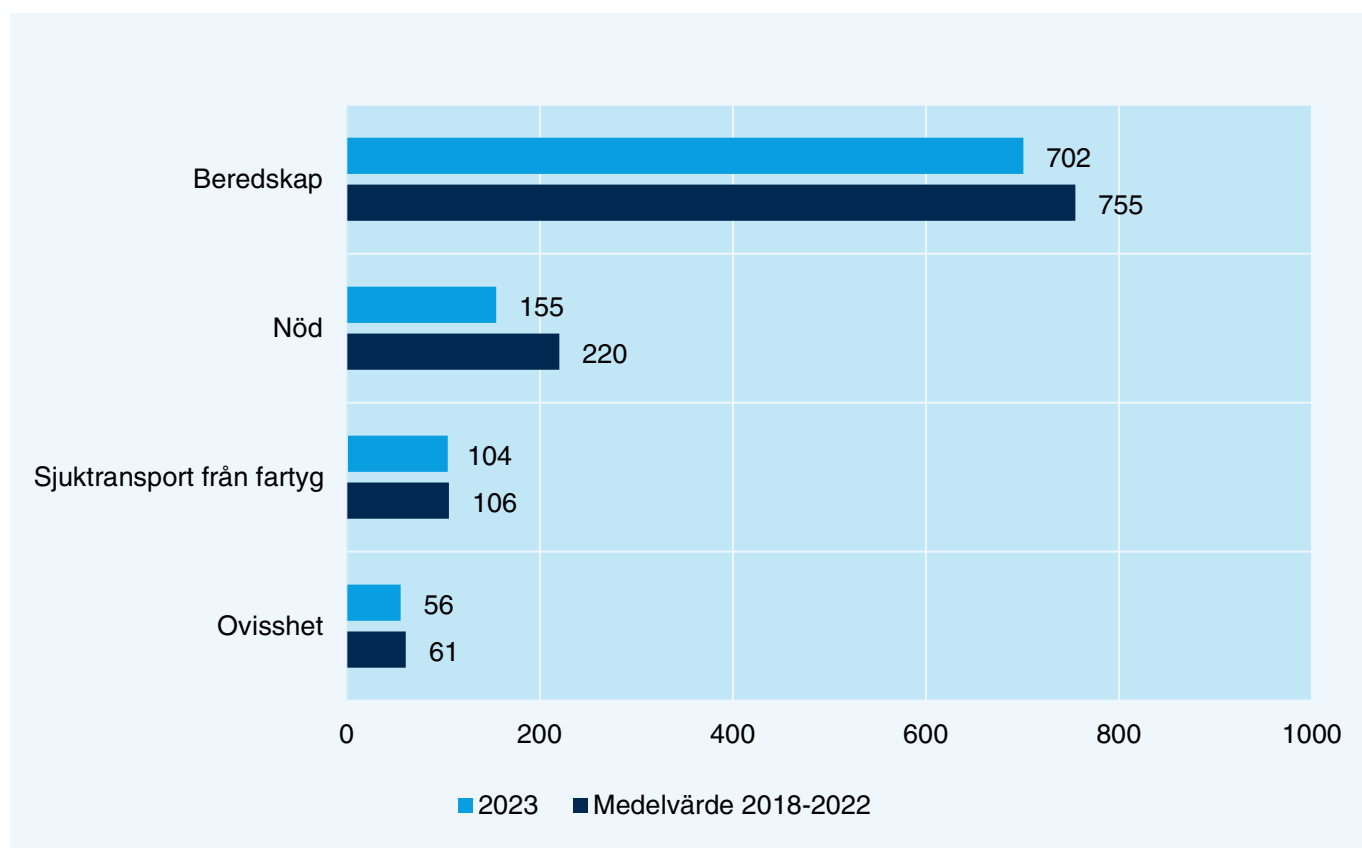


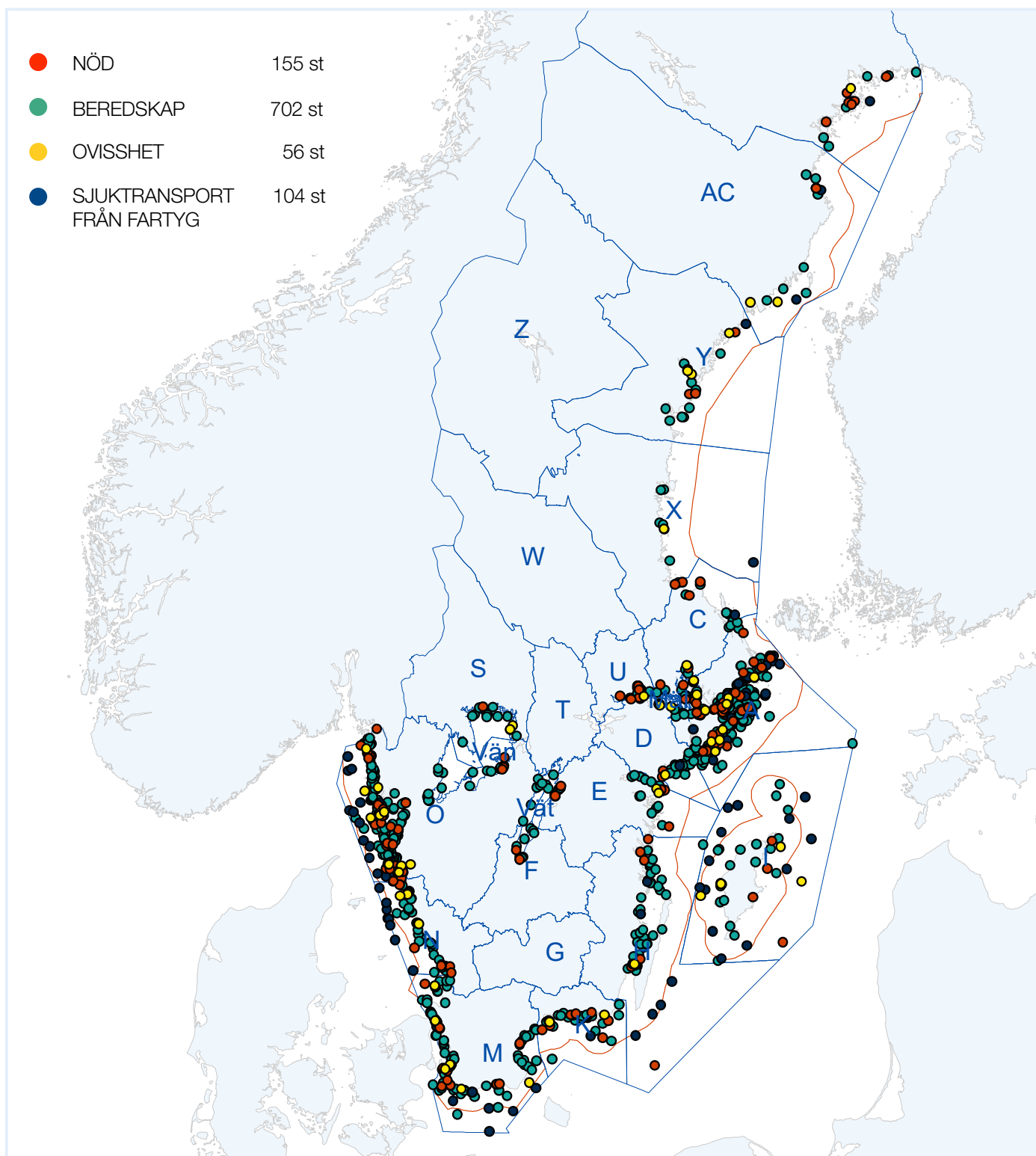


Foto: Trygve Finkelsen/MostPhotos

De totalt 1 017 sjöräddningstjänstärendena under 2023 ses i kartan, *figur 12*. 155 är klassade nöd, 702 beredskap, 56 ovisshet och 104 sjuktransport från fartyg.

Blå linje i kartan symboliserar svensk räddningsregion (SRR) samt länsgränser, och röd linje svenska sjöterritoriets gräns i havet.¹

Figur 12: Karta över sjöräddningsärendena 2023



¹Sjöterritoriets gräns i havet ([sjofartsverket.se](https://www.sjofartsverket.se))

Ärenden 2023 och medelvärde för 2018–2022, per område

Antal sjöräddningsärenden per område och år 2018–2023 redovisas även i bilaga (s.44).

Av 19 län har 17 haft färre sjöräddningsärenden under 2023 jämfört med genomsnittet för 2018–2022. Bland länen med flest ärenden hade Västra Götaland en minskning på 6 procent (266 jämfört med 283), Stockholm 10 procent (247 jämfört med 276) och Skåne 21 procent (117 jämfört med 149). Gotland hade som ett av få län istället en ökning (41 jämfört med 29), om än från betydligt lägre nivå, *figur 13A*.



Foto: NEWDK/MostPhotos

Figur 13A: Antal ärenden 2023 och medelvärde 2018–2022, per område

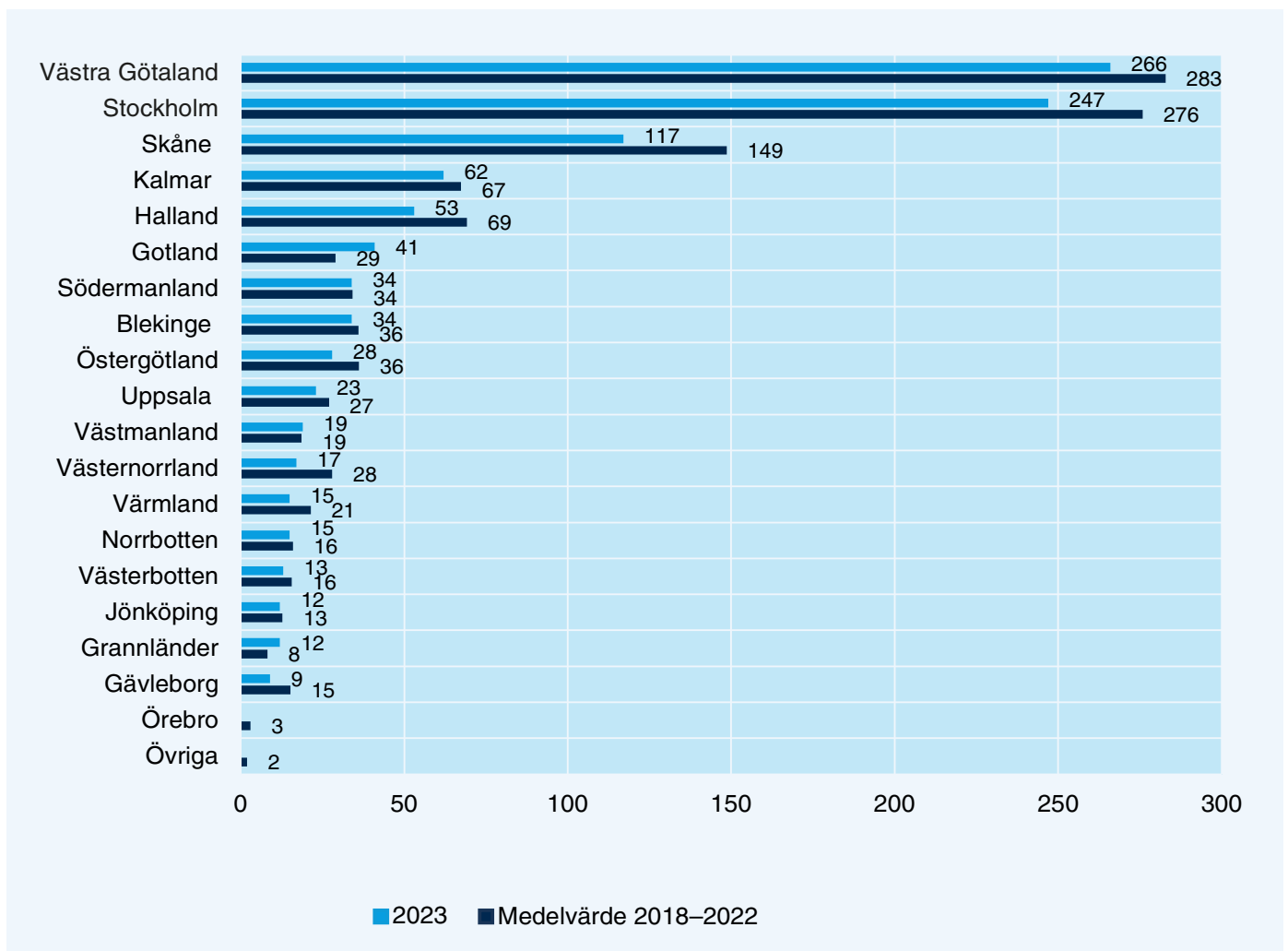




Foto: Ove Nordström/MostPhotos

Sett till de tre insjöar som omfattas av statlig sjöräddningstjänst, vilka utgör delmängder av länsredovisningen ovan, ses låga nivåer för 2023 relativt den redovisade historiken, *figur 13B*. Både Mälaren och Vänern hade som flest ärenden 2020 (120 respektive 65) men därefter betydligt färre (omkring 80 respektive 40).

Vättern däremot har haft fler ärenden under 2023 jämfört med både 2021 och 2022, 28 jämfört med 25 och 22. Men som flest 2018, 39 stycken.

Figur 13B: Antal ärenden 2018–2023, per insjö med statlig räddningstjänst

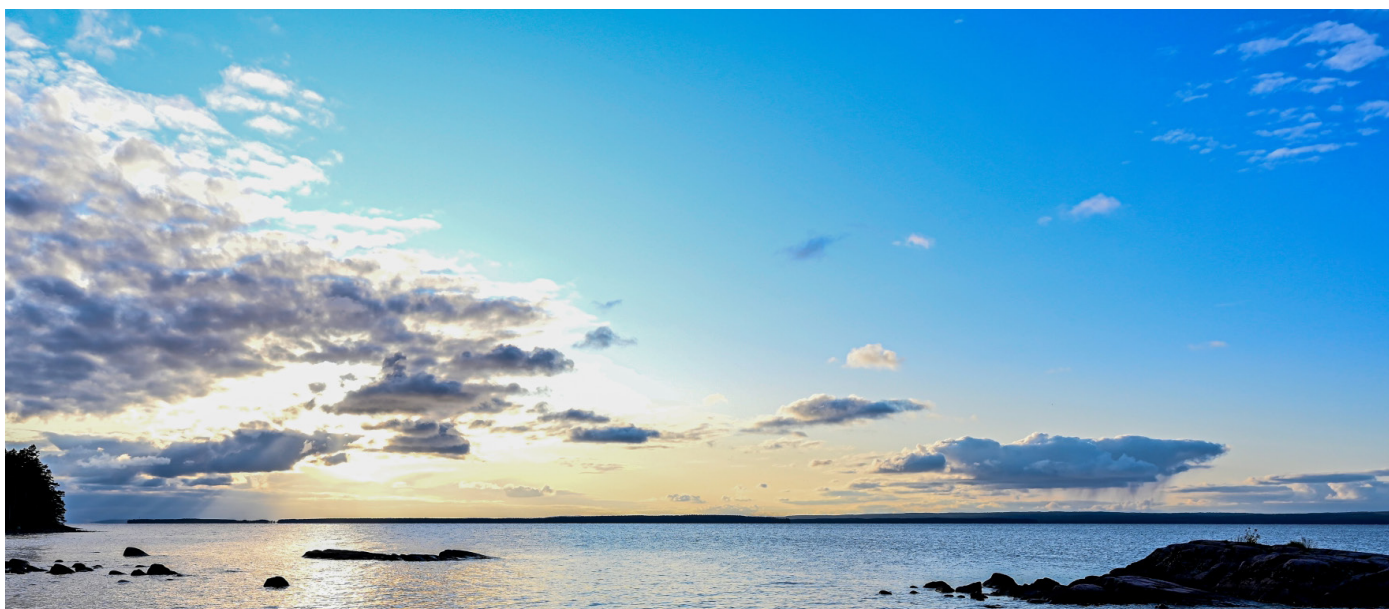
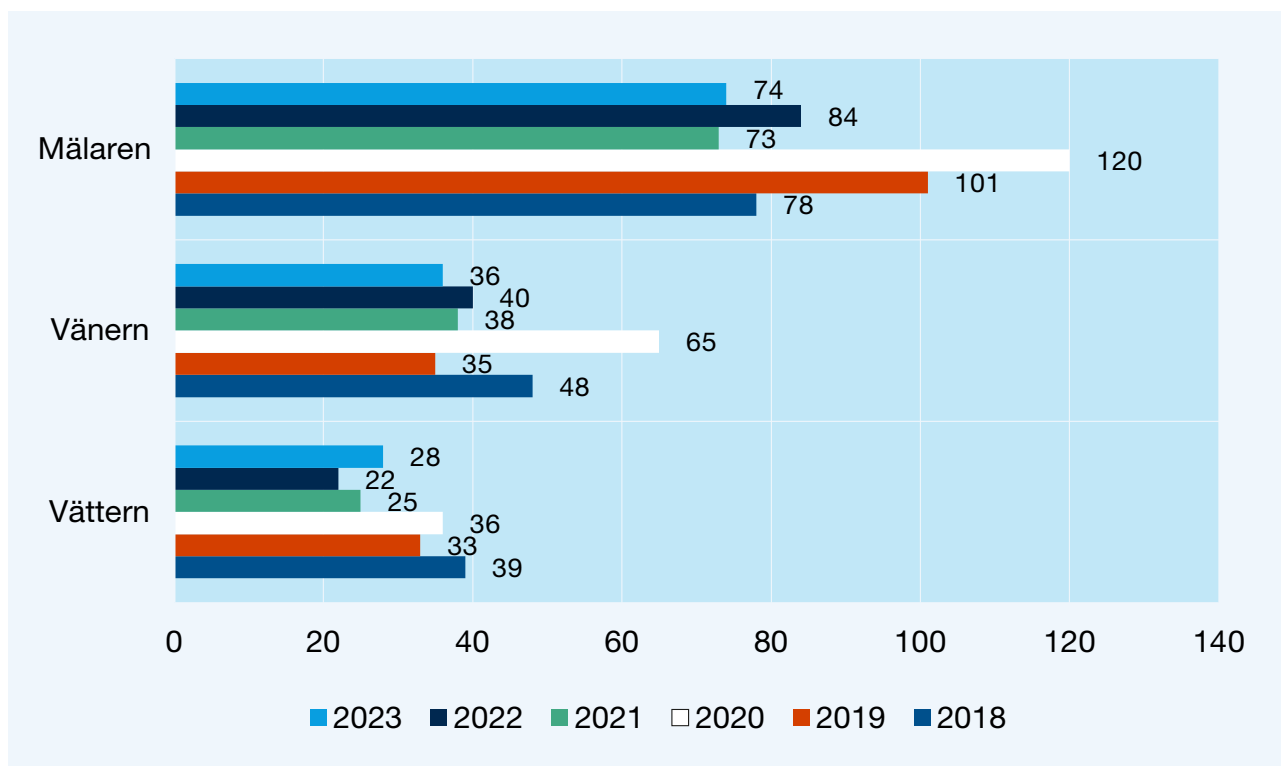


Foto: MostPhotos

Ärenden 2023 och medelvärde för 2018–2022, per tid på dygnet

Figur 14 visar att majoriteten av sjöräddningsärendena, ca 44 procent, har skett kl. 12–18 (447). Näst flest ärenden skedde kl. 18–21 respektive 9–12, 18 och 15 procent (183 respektive 150). Något fler ärenden skedde i tidsspannet 00–03 respektive 06–09 under 2023 jämfört med genomsnittet för 2018–2022. För övriga tidsspän skedde istället färre ärenden.



Foto: MostPhotos

Figur 14: Antal ärenden 2023 och medelvärde 2018–2022, per tid på dygnet

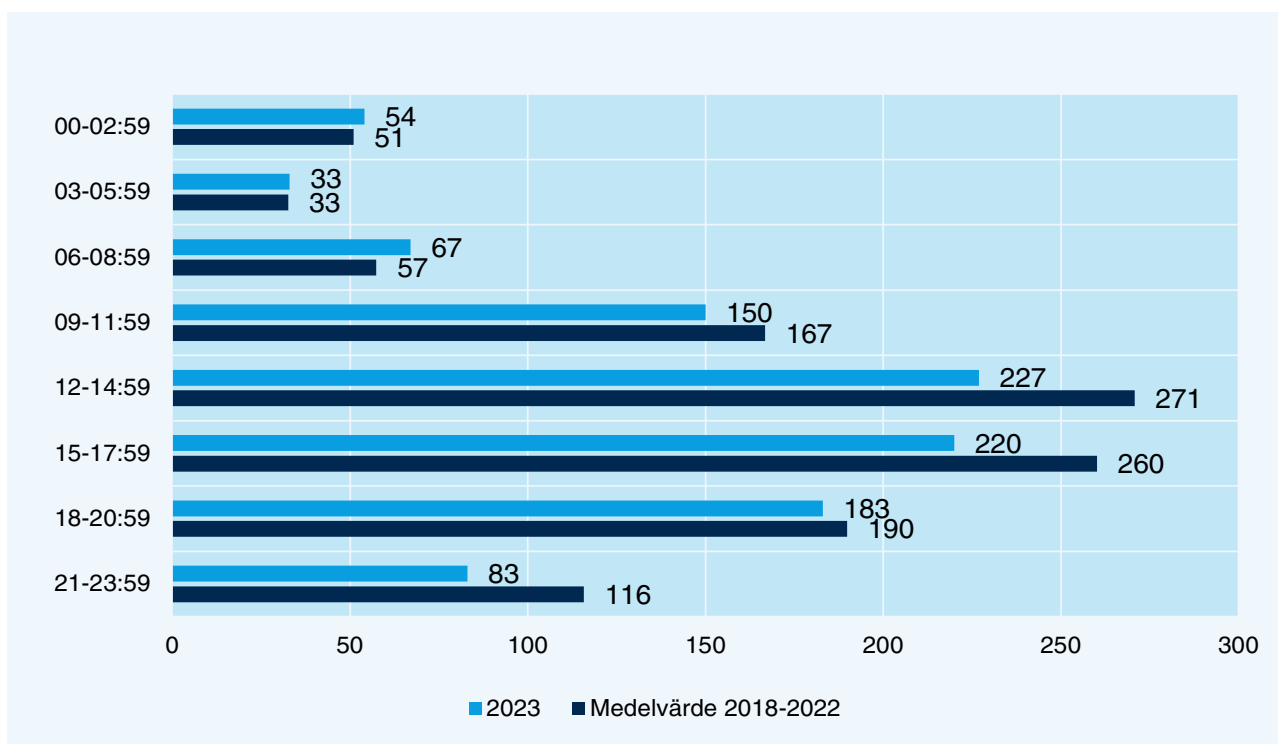


Foto: Mats Ryde/Sjöräddningssällskapet

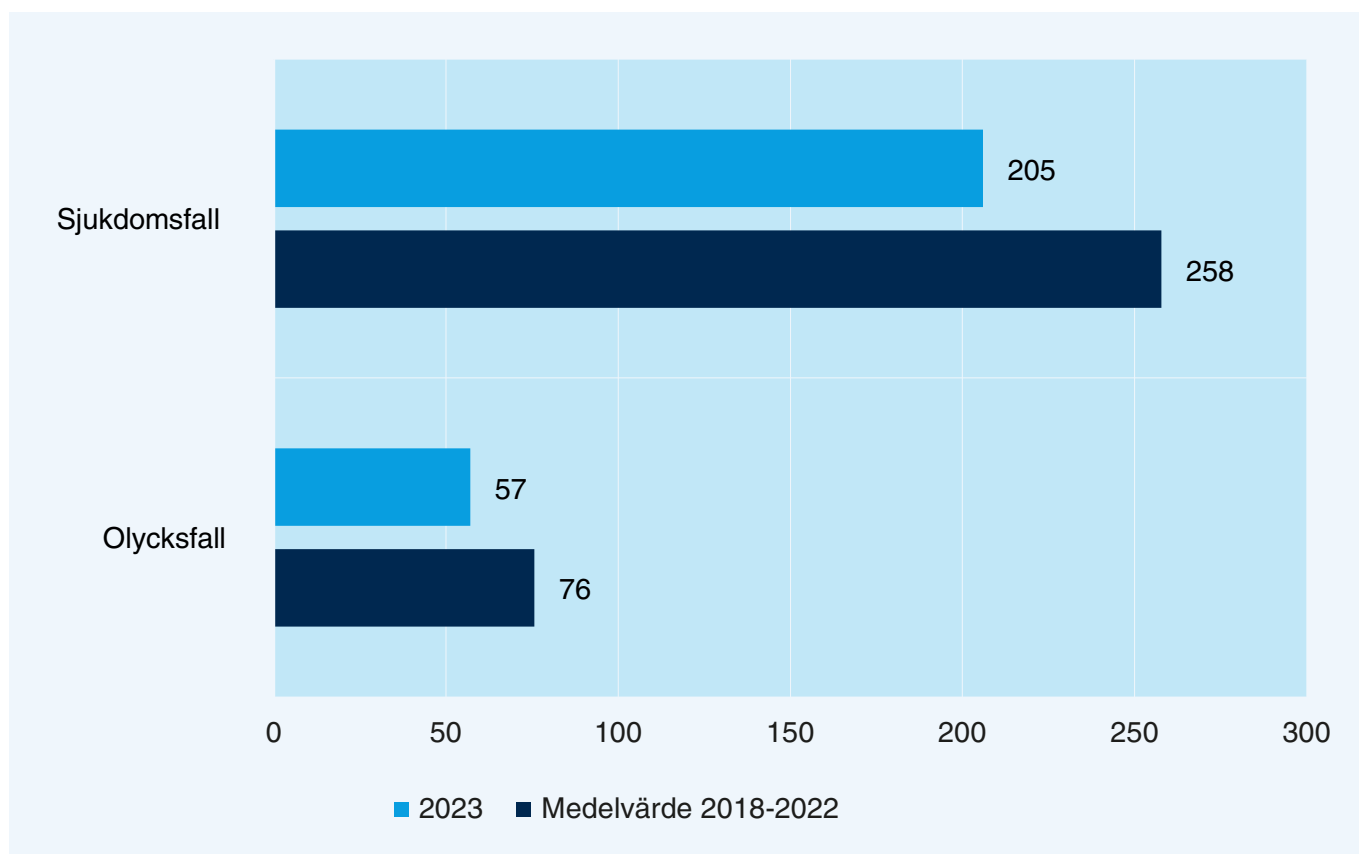


Foto: Yngve Berglund/Sjöräddningssällskapet

Ärenden Tele Medical Assistance Service 2023 och medelvärde 2018–2022

Läkarråd (TMAS)¹ är en uppgift där Sjö- och flygräddningscentralen förmedlar kontakt mellan hjälpsökande fartyg och läkare. Ett sådant ärende kan mynna ut i räddningstjänstärrende i de fall en sjuktransport från fartyg blir nödvändig. Befinner sig fartyget utanför svensk räddningsregion kontaktas istället ansvarig sjöräddningscentral för aktuellt område. Antalet läkarråd (inklusive de som föranlett en sjuktransport från fartyg) var totalt 21 procent färre 2023 jämfört med genomsnittet för 2018–2022 (205 jämfört med 258 för sjukdomsfall och 57 jämfört med 76 för olycksfall), *figur 15*. Trenden är påtagligt minskande jämfört med nivåerna under 2018–2019 (469 respektive 401).

Figur 15: Antal ärenden läkarråd (TMAS) 2023 och medelvärde 2018–2022, per orsak



¹ Definition, se s. 14, fotnot 3.

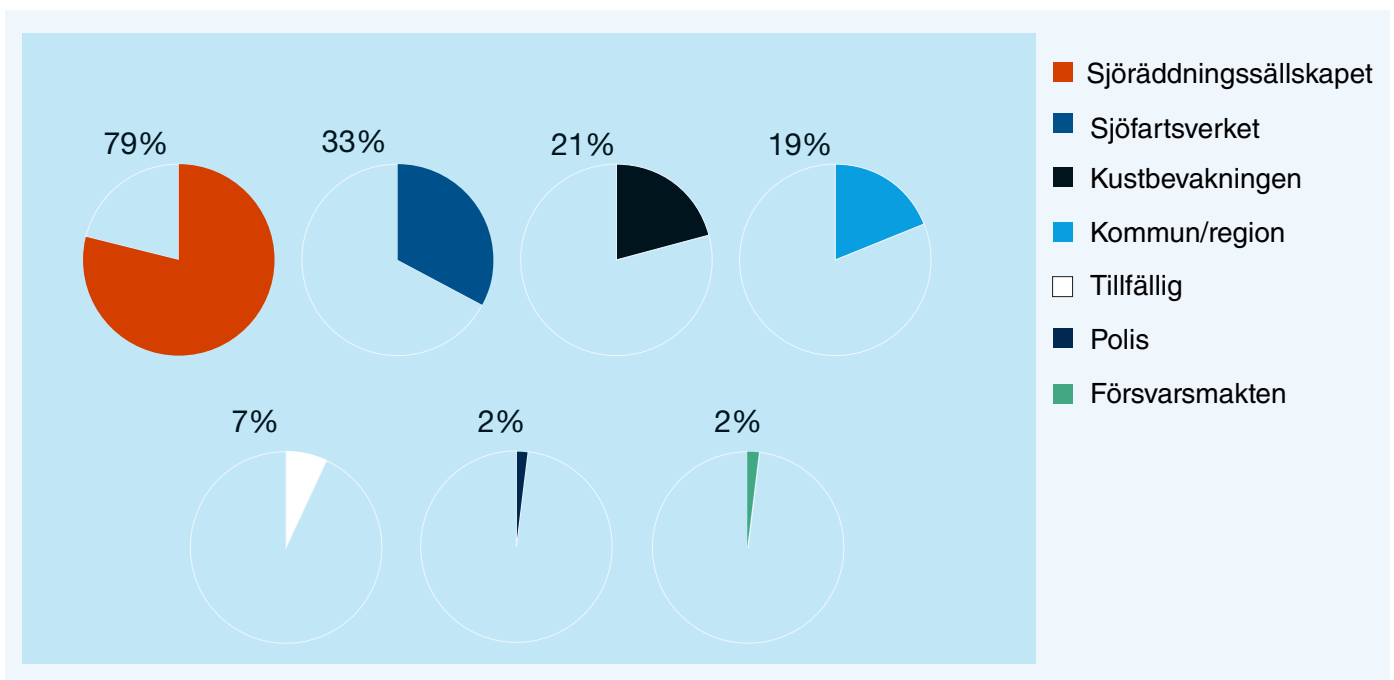
Samverkansorganisationers medverkan 2023

Figur 16 nedan visar ärenden och registrerad medverkan av olika samverkansorganisationer. Ofta samverkar flera organisationer i ett och samma ärende. Andelarna summerar därför inte till 100 procent. Organisationer som har medverkat i mer än 1 procent av ärendena redovisas. Redovisningen är dock inte fullständigt rättvisande eftersom en del aktörer och resurser, som vanligtvis inte larmas i samband med sjö- och flygräddningstjänst, inte finns med i Sjö- och flygräddningscentralens resursregister. Vissa aktörer kan också delta utan att formellt ha larmats, och syns därför inte i statistiken. Sjöräddningssällskapet har, betingat de beskrivna förutsättningarna, medverkat i närmare 80 procent av sjöräddningsärendena. Motsvarande för Sjöfartsverket är drygt 30 procent, Kustbevakningen drygt 20 procent och kommuner/regioner knappt 20 procent. Tillfällig resurs utgörs bl.a. av privata båtar och handelsfartyg.¹ Fördelningen för 2023 är ungefär densamma som genomsnittet för 2018–2022.



Foto: John Jonsson/Sjöfartsverket

Figur 16: Samverkansorganisationers medverkan 2023, andel ärenden



¹Enlig Sjölag (1994:1009), 6 kap. 6 § är ett fartygs befälhavare bl.a. skyldig att lämna all hjälp som är möjlig och behövlig för att rädda nödställda, om det kan ske utan fara för det egna fartyget eller ombordvarande.

Flygräddningstjänst

602

flygräddningsärenden 2023

~50%

av flygräddningsärendena 2023
skedde under juni–augusti

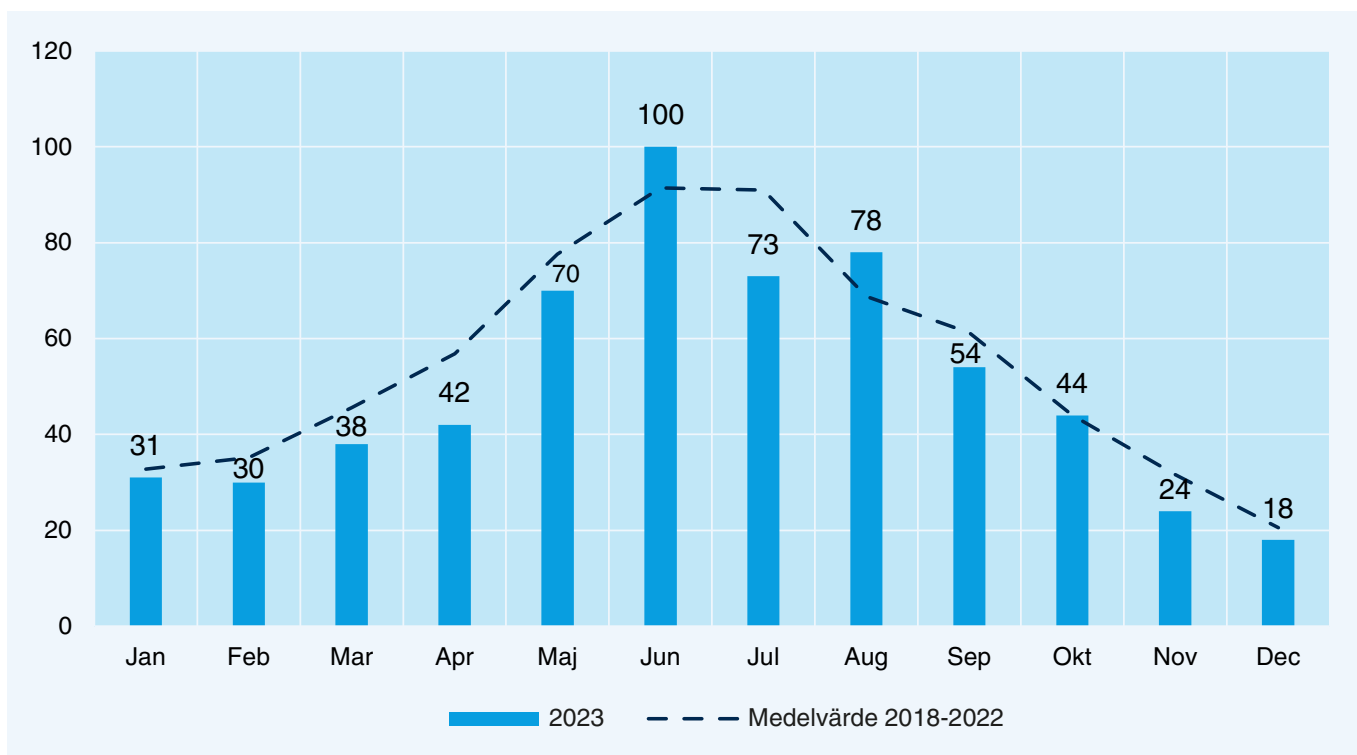
I avsnittet redovisas generellt antal flygräddningsärenden i olika skärningar. I ett och samma ärende kan flera objekt ha varit inblandade. Likaså kan flera orsaker ha föranlett ett ärende.

Under 2023 inkom 602 ärenden rörande flygräddning. Antalet är 2 procent fler jämfört med de 590 under 2022 men 8 procent färre jämfört med genomsnittet på 657 under 2018–2022.

Ärenden 2023 och medelvärde 2018–2022, per månad

Även antal flygräddningsärenden följer ett visst säsongsmönster, med en generell uppgång under maj–augusti då ca 50 procent av ärendena uppkommer, *figur 17*. Utfallet under 2023 följer huvudsakligen det genomsnittliga mönstret för 2018–2022. Men med fler ärenden i juni och augusti och färre övriga månader. Antal ärenden under juni 2023 var 100 att jämföra med genomsnittet på 91 för 2018–2022. Motsvarande för augusti var 78 jämfört med 69.

Figur 17: Antal ärenden 2023 och medelvärde 2018–2022, per månad



Ärenden 2022 och 2023, per objekttyp

På grund av ny rutin kring kodning av objekttyp från och med 2022 redovisas endast två år. *Figur 18* nedan visar bl.a. att 50 procent av flygräddningsärendena under 2023 har rört allmänflyg inklusive bruksflyg. Totalt 299 ärenden där drygt 85 procent orsakas av oavslutad färdplan.¹ Antalen var på samma nivå året innan, 296, men andelen oavslutad färdplan något lägre, 80 procent.

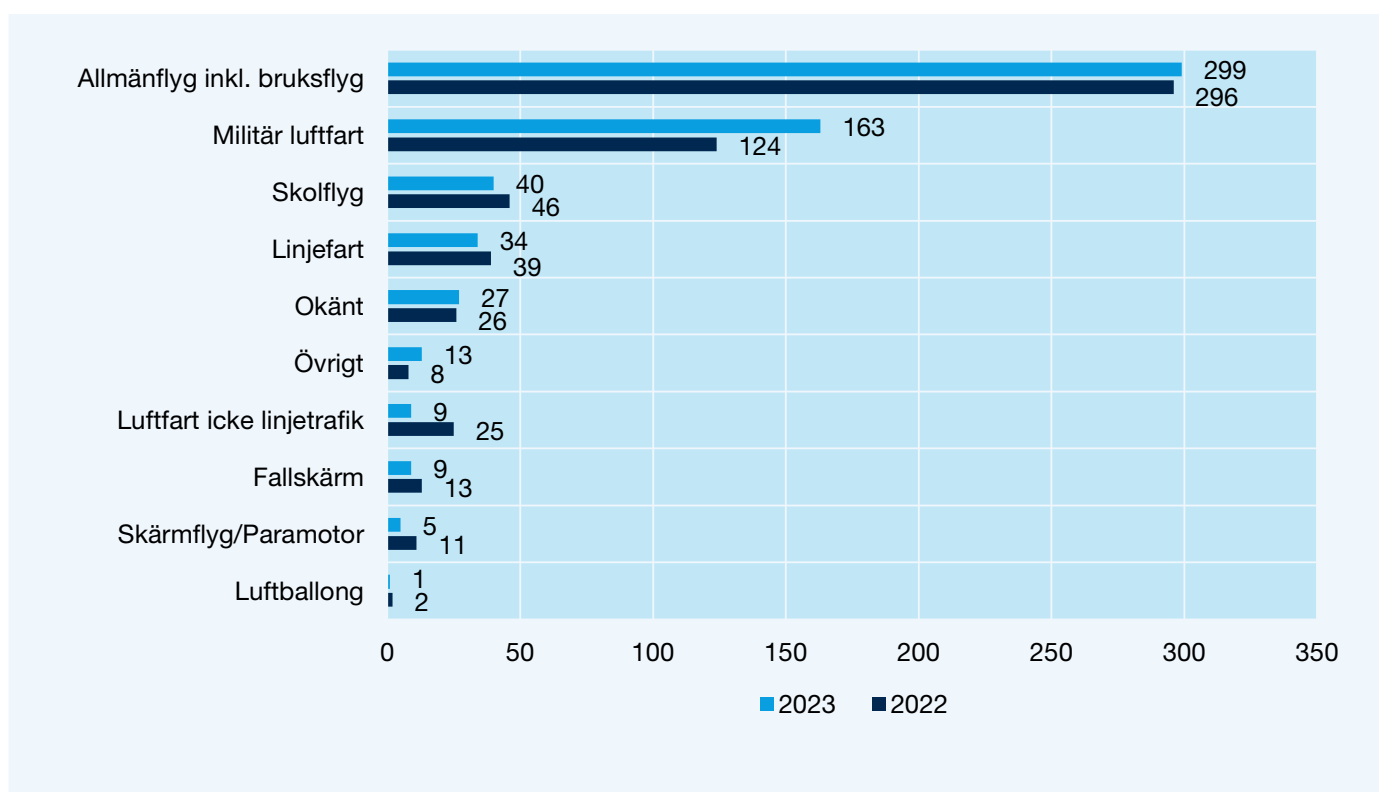
Militär luftfart utgjorde 27 procent, motsvarande 163 ärenden (2022 var andelen 21 procent motsvarande 124 ärenden) där knappt 85 procent har orsakas av varningslarm². Andelen var densamma under 2022.

Skolflyg och linjefart har utgjort 7 respektive 6 procent under 2023 (40 respektive 34 ärenden). Vanligaste ärendeorsakerna bland skolflyg var oavslutad färdplan, 80 procent, och bland linjefart varningslarm, knappt 40 procent.



Foto: MostPhotos

Figur 18: Antal ärenden 2022 och 2023, per objekttyp



¹ Ärenden som benämns oavslutad färdplan avser när landningsmeddelande inte meddelats vid landning på flygplats utan flygtrafikledning och att olycka därför inte kan uteslutas.

² Enligt Transportstyrelsens föreskrift TSFS 2015:51, 5 kap 4 §: "Varningslarm", grön checklista används när fara hotar luftfartyg.

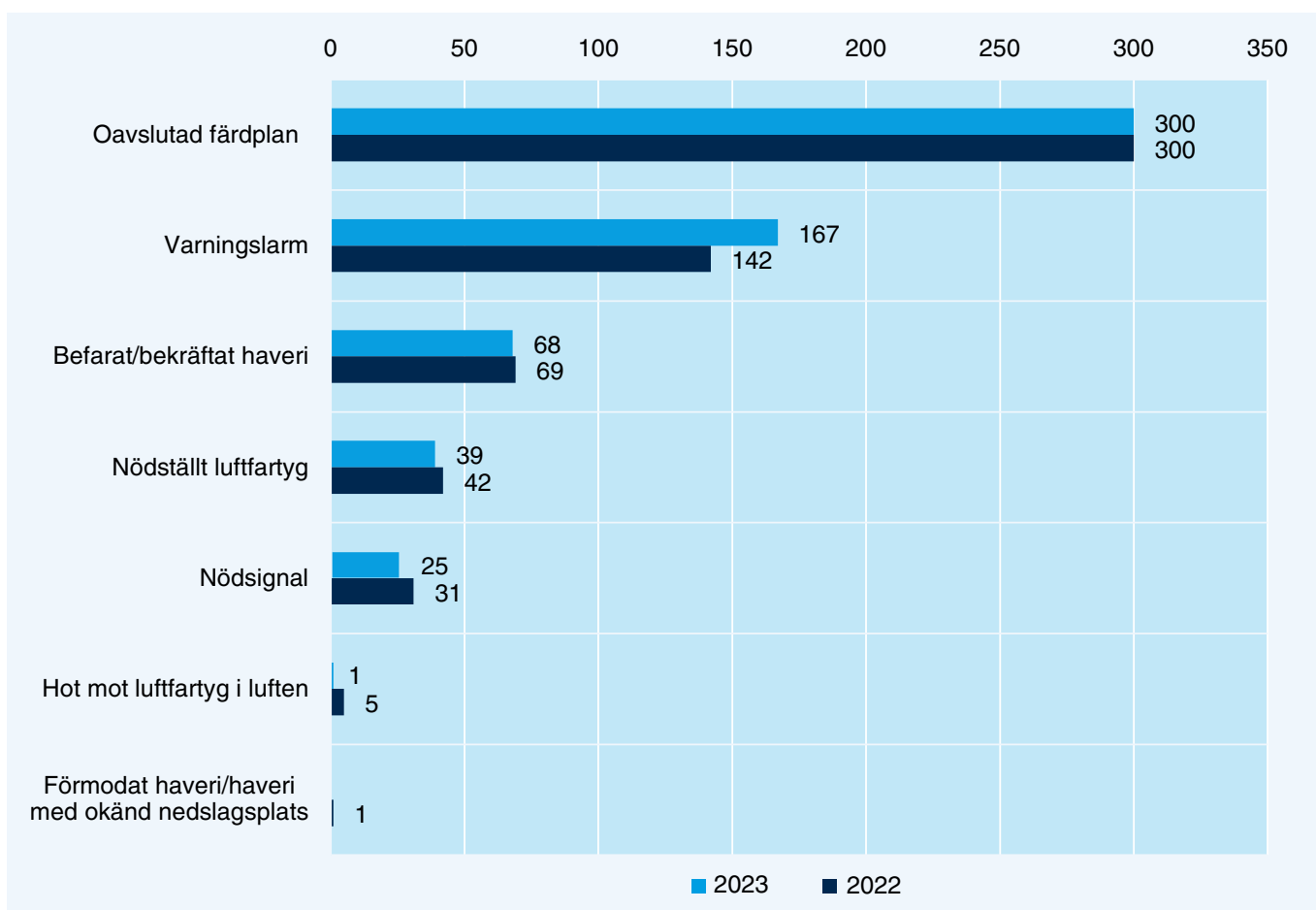


Foto: Magnus Binnerstam/MostPhotos

Ärenden 2022 och 2023, per orsakstyp

På grund av ny rutin kring kodning av orsakstyp från och med 2022 redovisas endast två år. *Figur 19A* nedan visar bl.a. att 50 procent av flygräddningsärendena under både 2022 och 2023 har orsakats av oavslutad färdplan (300 ärenden bägge åren). Varningslarm har utgjort 28 procent 2023 att jämföra med 24 procent 2022 (167 respektive 142 ärenden). Befarat/bekräftat haveri har utgjort drygt 10 procent både 2022 och 2023 (68 respektive 69 ärenden).

Figur 19A: Antal ärenden 2022 och 2023, per orsakstyp



Orsakstyp och konsekvens 2023

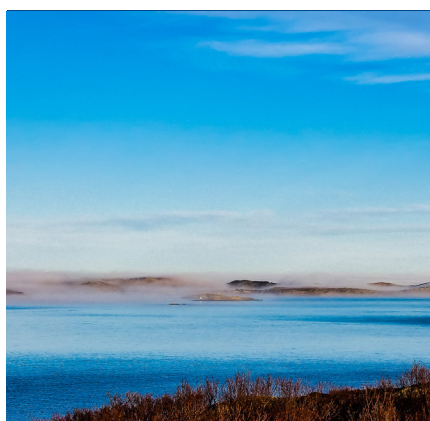


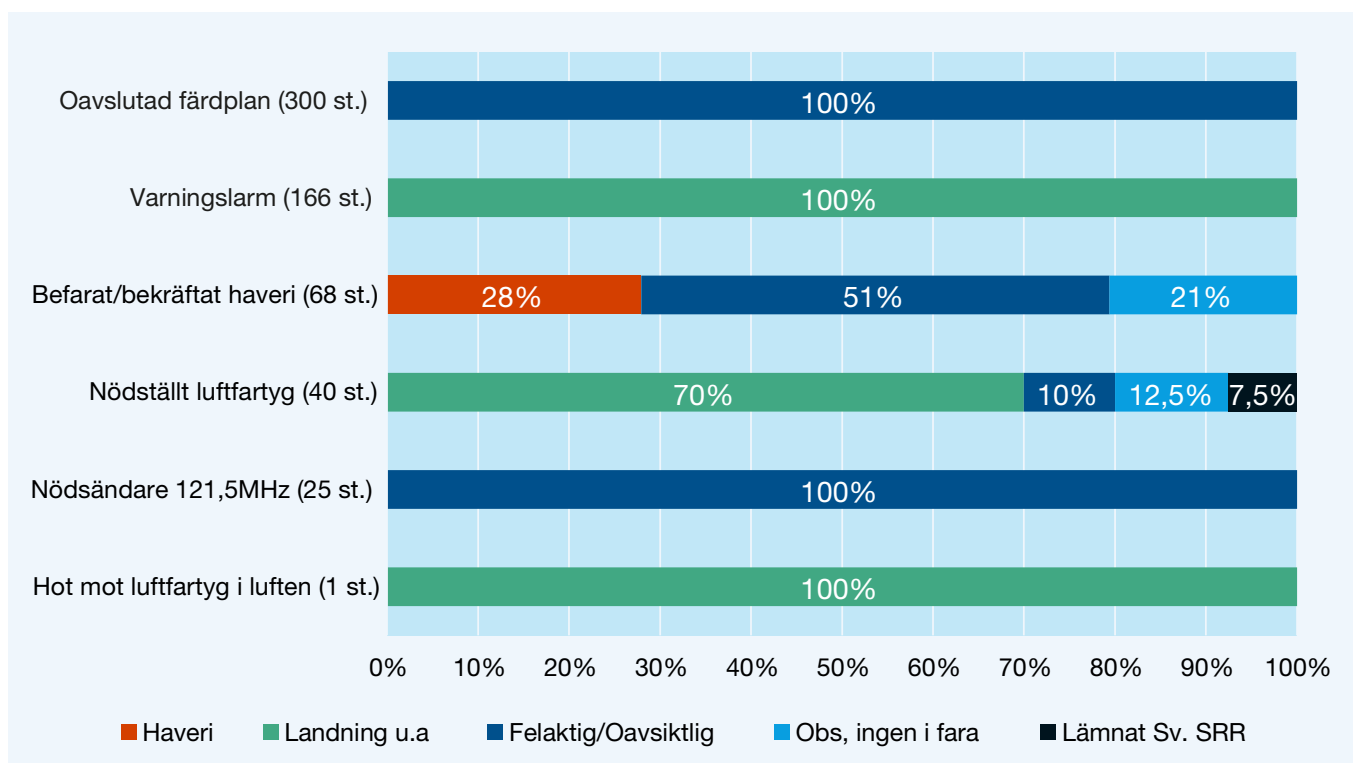
Foto: Jan Åke "Labbe" Sköld/Sjöfartsverket

Orsakstyperna oavslutad färdplan och nödsändare 121,5 MHz var uteslutande felaktiga/oavsiktliga medan varningslarm uteslutande resulterade i landning utan anmärkning¹. Inom kategorin befarat/bekräftat haveri har ärendena till 28 procent resulterat i haveri, och följaktligen fastställts till bekräftat haveri. Övriga ärenden som uppkommit felaktigt/oavsiktligt (51 procent) respektive endast föranlett observation – ingen är i fara (21 procent) utgörs av den del som befarats varit ett haveri.

Nödställt luftfartyg resulterade till 70 procent i landning utan anmärkning, 12,5 procent observation – ingen är i fara, 10 procent felaktig/oavsiktlig och 7,5 procent lämnat svensk räddningsregion. Hot mot luftfartyg i luften utgjordes endast av ett ärende vilket mynnade ut i landning utan anmärkning, *figur 19b*.

¹ Ett ärende orsakat av varningslarm har inte klassats med avseende på konsekvens.

Figur 19B: Orsakstyp och konsekvens 2023



Oavslutad färdplan respektive varningslarm 2018–2023

Figur 20 visar att antalet ärenden rörande oavslutad färdplan var, sett till perioden 2018–2023, som lägst 2022 och 2023 (300) och som högst 2018 (394). Antal ärenden rörande varningslarm har fluktuerat under perioden. De var som högst 2019 (197) som lägst 2022 (142). Orsakstyperna korrelerar i hög grad med det totala antalet flygräddningsärenden.

Figur 20: Antal ärenden 2018–2023, oavslutad färdplan respektive varningslarm

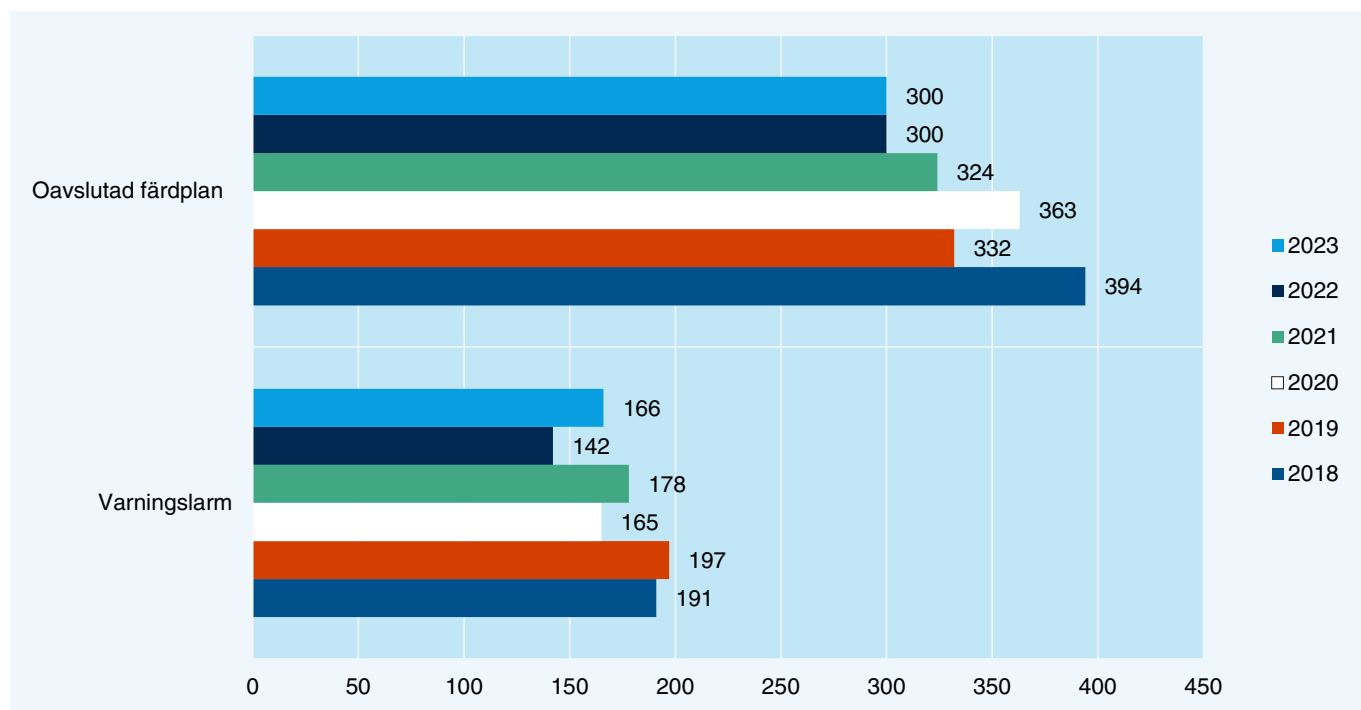




Foto: MostPhotos

Ärenden 2023 och medelvärde för 2018–2022, per klassning

Varje ärende klassas med avseende på allvarlighetsgrad: nöd, beredskap eller ovisshet, *figur 21*. Ärenden klassade nöd utgjorde 10 procent medan beredskap utgjorde drygt 30 procent, motsvarade 57 respektive 198 ärenden (att jämföra med i genomsnitt 53 respektive 204 under 2018–2022). Antalet ärenden klassade som ovisshet utgjorde knappt 60 procent och var färre 2023 jämfört med genomsnittet för 2018–2022 (345 jämfört med 396).

Figur 21: Antal flygräddningsärenden 2023 och medelvärde 2018–2022, per klassning/allvarlighetsgrad

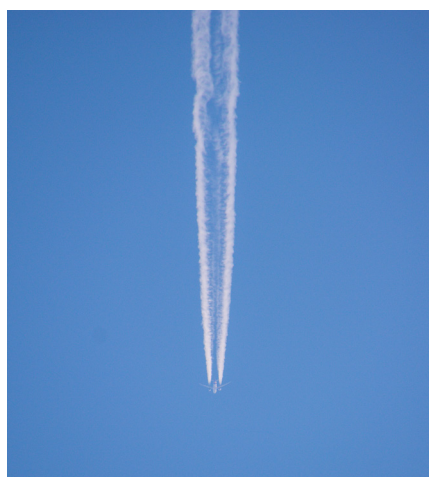
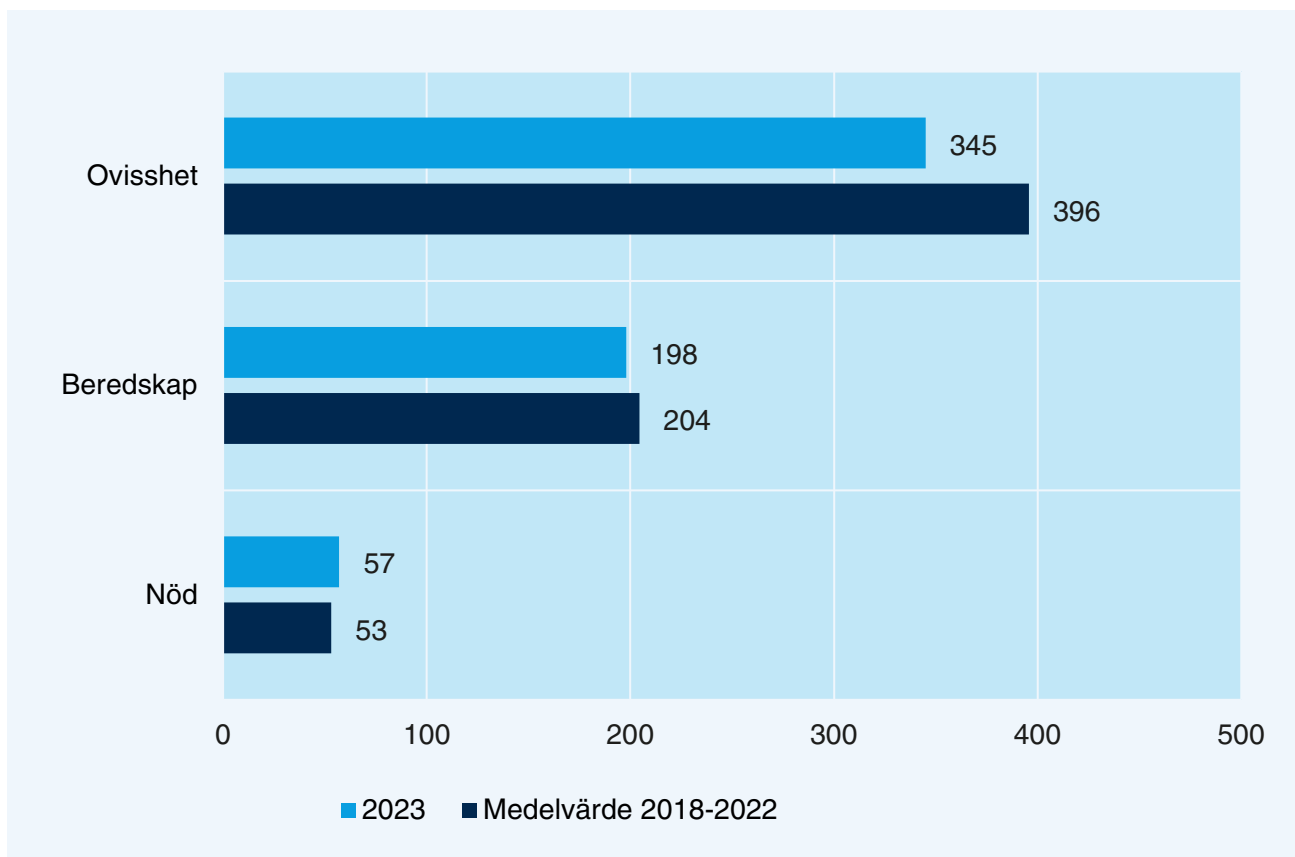


Foto: MostPhotos

De totalt 602 flygräddningsärendena under 2023 ses uppdelade på allvarlighetsgrad i kartan, *figur 22*. 57 är klassade nöd, 198 beredskap och 345 ovisshet (2 saknar klassning).

Blå linje i kartan symboliserar svensk räddningsregion (SRR) samt länsgränser, och röd linje svenska sjöterritoriets gräns i havet.¹

¹[Sjöterritoriets gräns i havet \(sjofartsverket.se\)](https://www.sjofartsverket.se)

Figur 22: Karta över flygräddningsärenden 2023

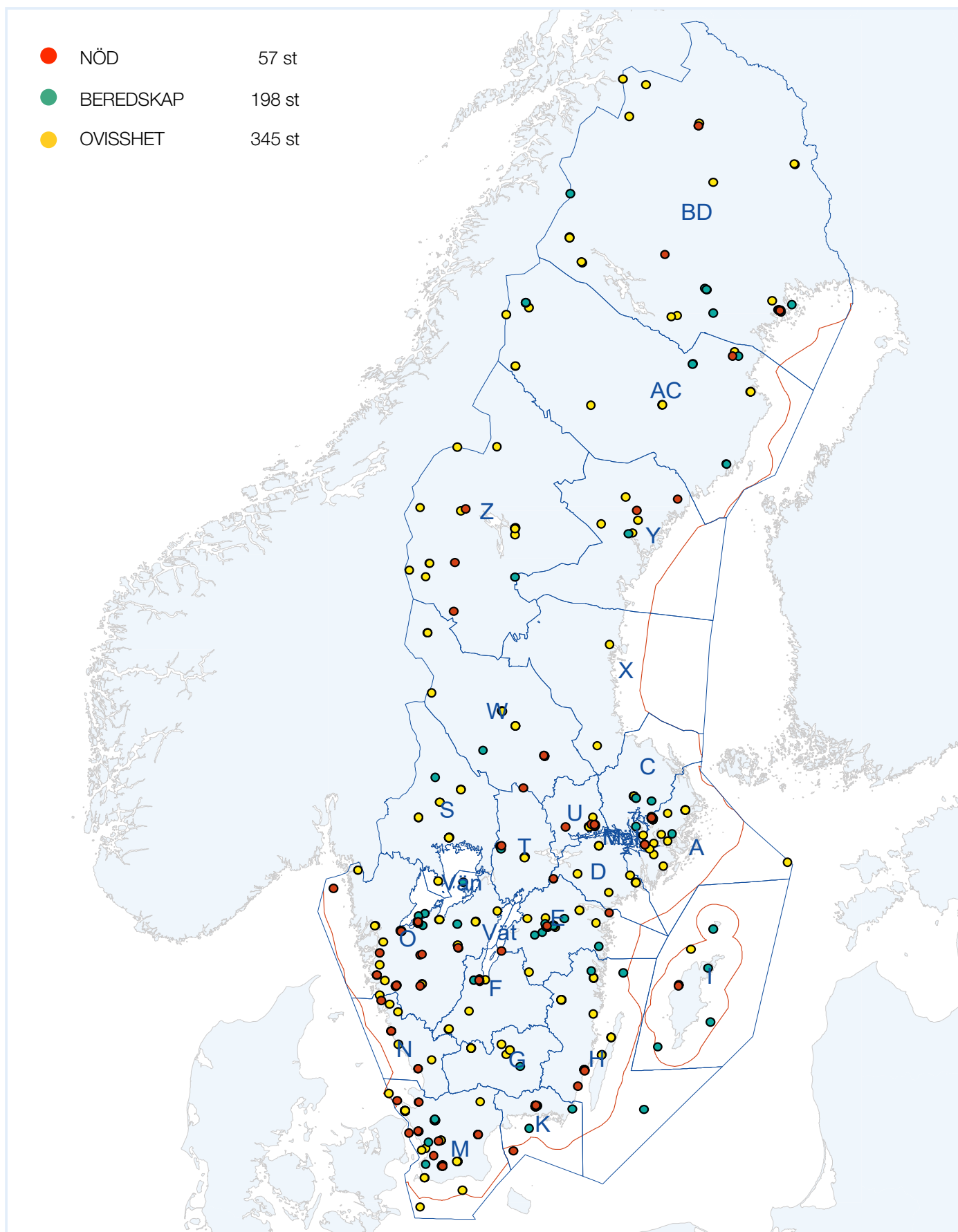




Foto: MostPhotos

Ärenden 2023 och medelvärde för 2018–2022, per område

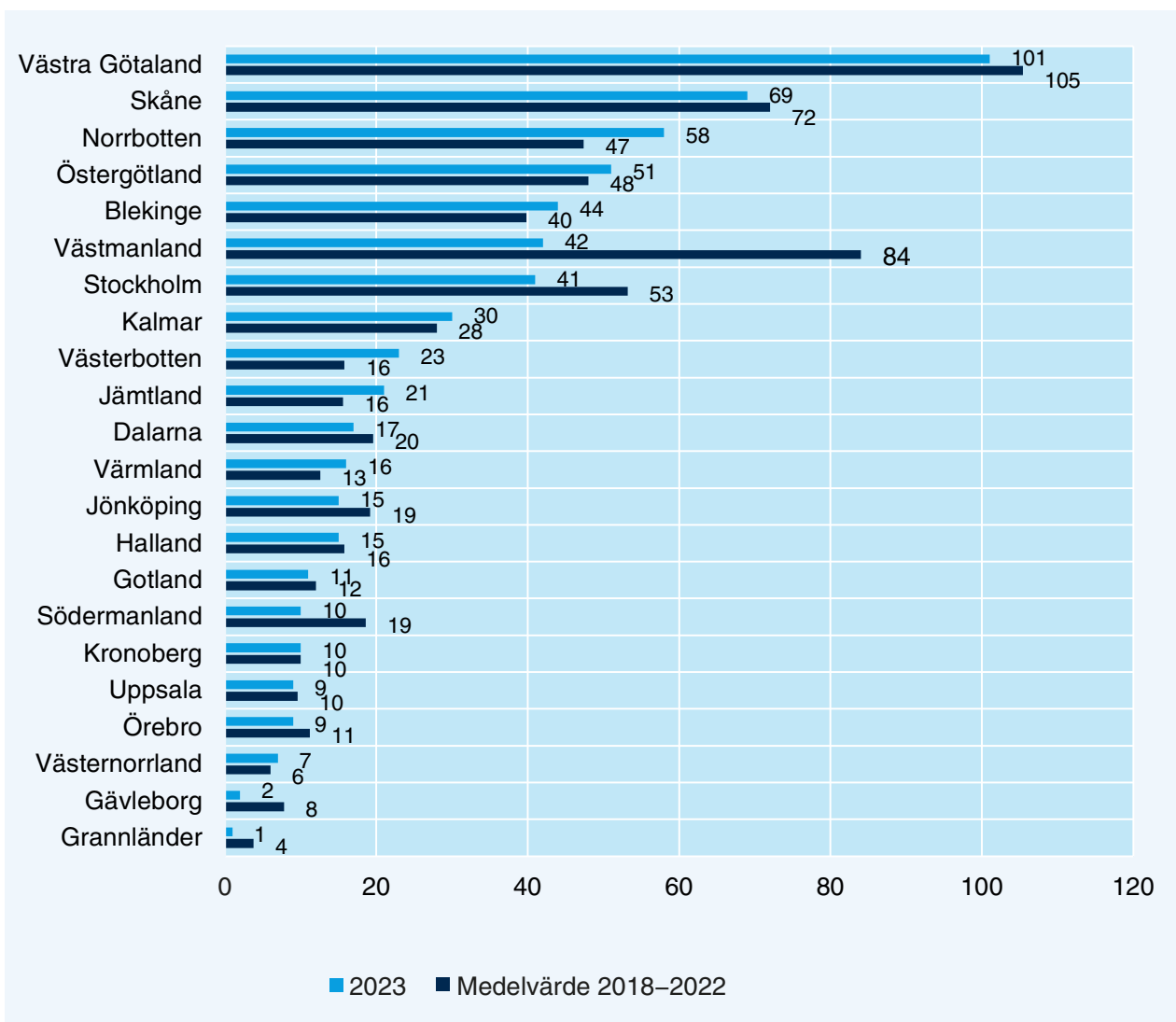
Två av länen med flest årliga flygräddningsärenden har haft marginellt färre ärenden under 2023 jämfört med genomsnittet för 2018–2022, *figur 23*. Västra Götaland (101 jämfört med 105) och Skåne (69 jämfört med 72).

Norrbotten har istället haft fler (58 jämfört med 47). Ökningen utgörs av varningslarm inom den militära luftfarten, vilka samtliga mynnat ut i landning utan anmärkning. Antalet var 34 under 2023, samma nivå som 2018–2019. Årsuppgifter för 2018–2023, ses i bilaga (s.45).

Västmanland hade betydligt färre ärenden 2023 jämfört med genomsnittet för 2018–2022 (42 jämfört med 84). Detta beror till största delen på att ärenden orsakade av oavslutad färdplan minskat kontinuerligt, från i genomsnitt 71 under 2018–2022 till 34 under 2023. Minskningen mellan 2022 och 2023 har uteslutande skett inom objekttypen skolflyg, från 16 till 7. Även varningslarmen har minskat under samma period.

Även Stockholm hade något färre ärenden 2023 jämfört med genomsnittet för 2018–2022 (41 jämfört med 53). De tre orsakstyperna med flest antal ärenden har varit färre (oavslutade färdplaner, varningslarm och nödsignal 121,5 MHz).

Figur 23: Antal ärenden 2023 och medelvärde 2018–2022, per område



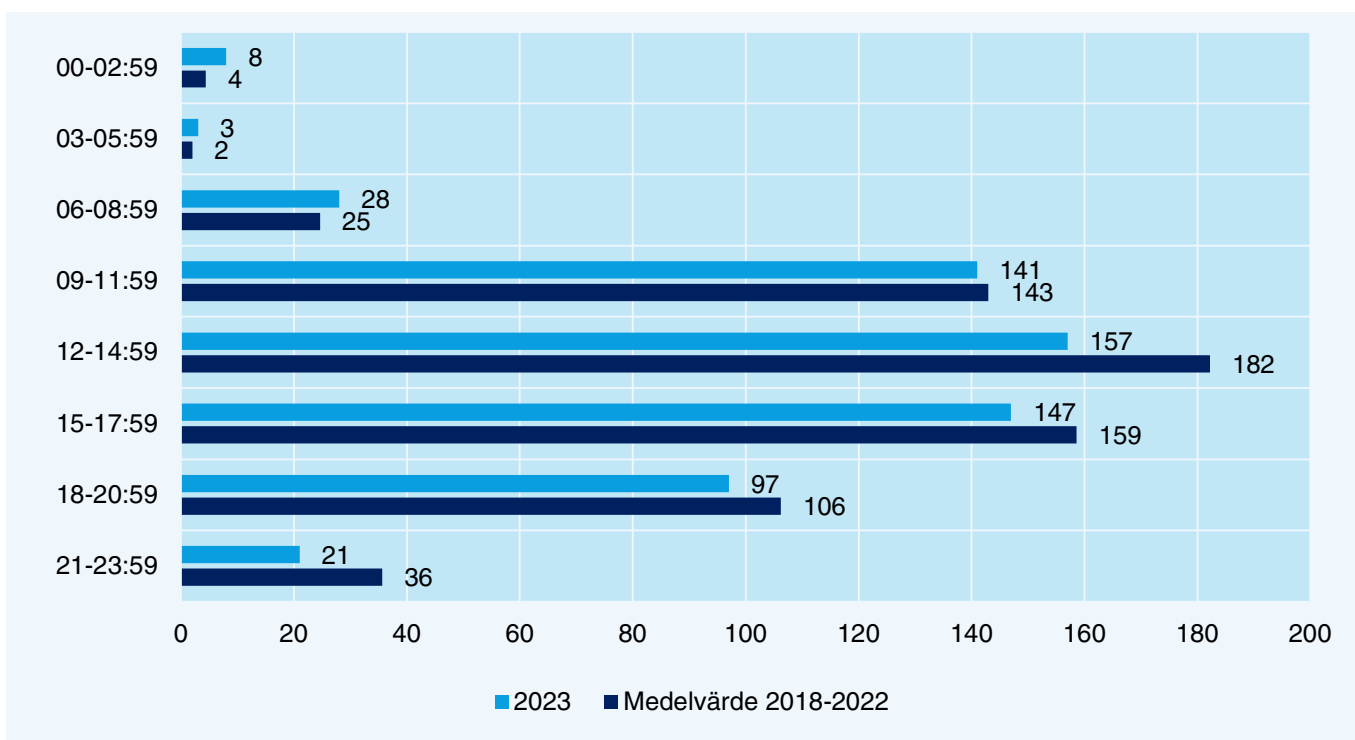
~75 %

av flygräddningsärendena
infaller klockan 9–18

Ärenden 2023 och medelvärde för 2018–2022, per tid på dygnet

Figur 24 visar bl.a. att ca 75 procent av flygräddningsärendena uppkommer under dagtid (9–12, 12–15 och 15–18). Inkluderas även tidsintervallet 18–21 inryms 90 procent av ärendena. För de senare tre ses färre antal 2023 jämfört med genomsnittet för 2018–2022 (157 jämfört med 182, 147 jämfört med 159 och 97 jämfört med 106).

Figur 24: Antal ärenden 2023 och medelvärde 2018–2022, per tid på dygnet



Nödsändare

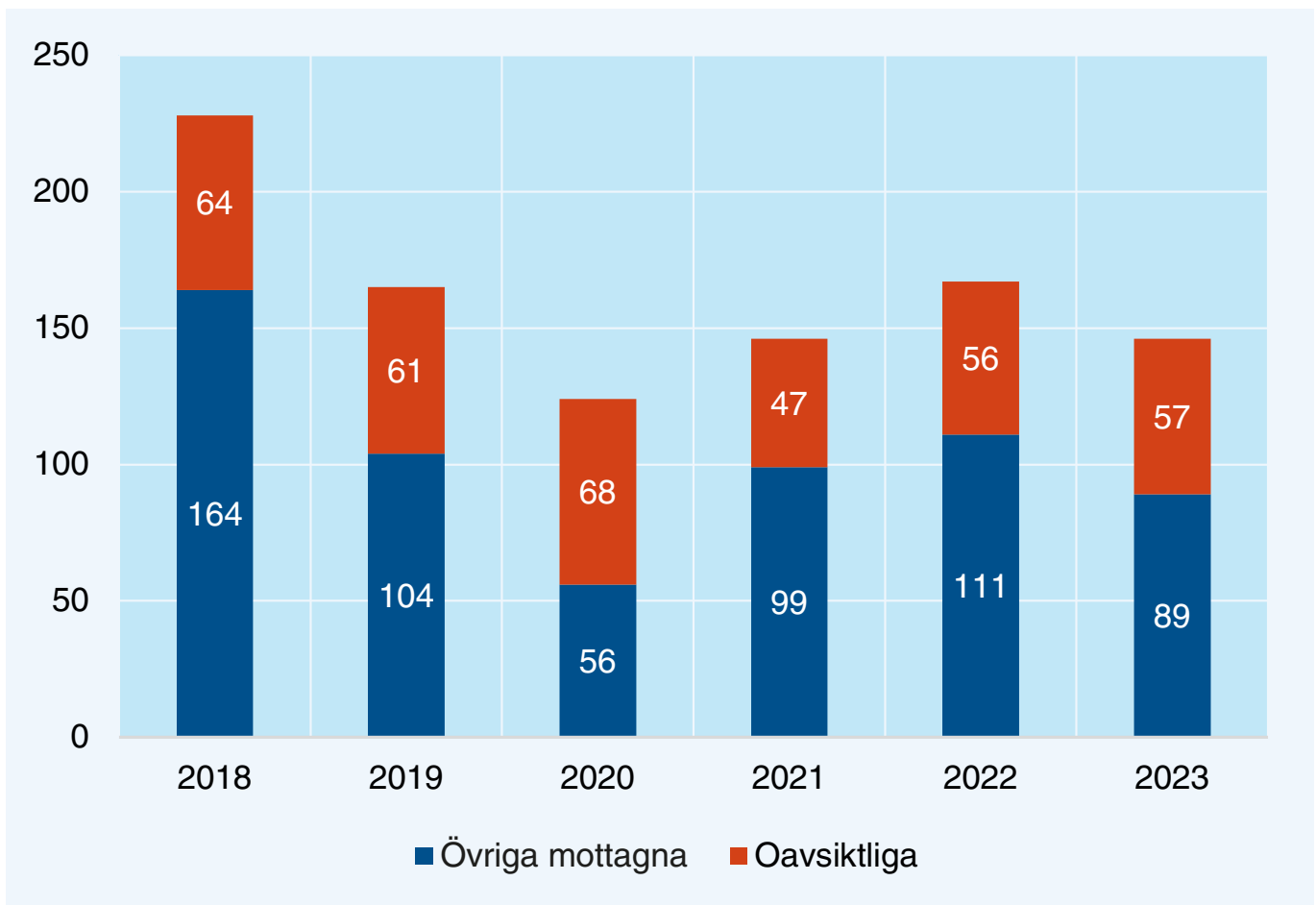
146

ärenden 2023 med mottagna signaler från nödsändare

Cospas-Sarsat är ett internationellt system för mottagning av nödsignaler och Sverige är ett av medlemsländerna. Nödsändare finns för olika användningsområden, de minsta modellerna kan bäras i fickan. Det finns även sändare för flygplan och båtar. Signalerna går till Sjö- och flygräddningscentralen som administrerar alla larm i Sverige som inkommer via Cospas-Sarsat, och larm där människor är inblandade som har registrerat sin nödsändare i Sverige.¹

Antal ärenden med mottagna signaler från nödsändare har fluktuerat under perioden. Flest larm mottogs under 2018, 228 stycken. År 2023 var antalet 146 varav 57 oavsiktliga, motsvarande 39 procent. Andelen oavsiktliga var i genomsnitt 37 procent under 2018–2022 men med en spridning på mellan 28 och 55 procent (under 2018 respektive 2020).

Figur 25: Antal ärenden 2018–2023, orsakade av nödsändare



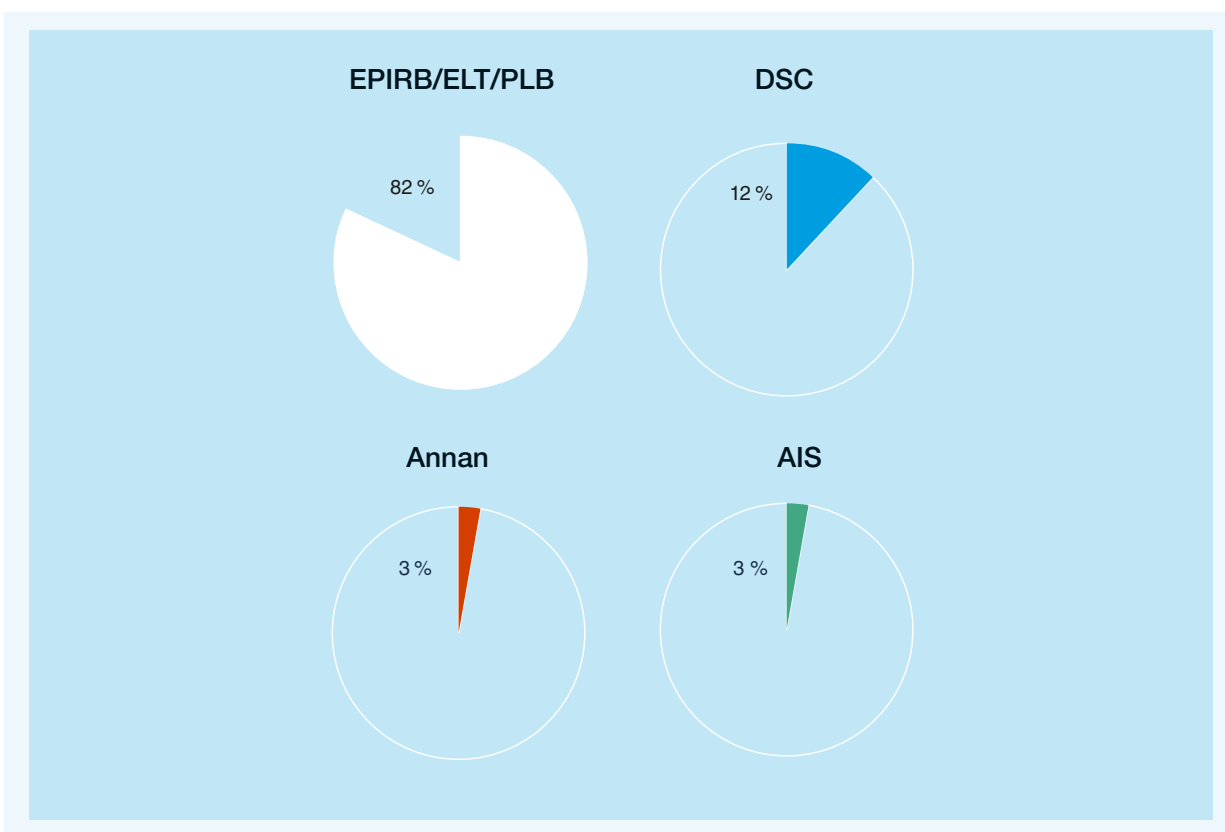
¹ Myndigheten för samhällsskydd och beredskap, [Nödsändare \(msb.se\)](https://www.msb.se/nodsandare)

Under 2023 härrörde 82 procent av signalerna från nödsändartyperna EPIRB/ELT/PLB¹, *figur 26*. EPIRB används inom sjöfarten och ingår i det internationella sjösäkerhetsradiosystemet GMDSS². Likaså DSC³ och AIS⁴ är system som används av sjöfarten. Medan ELT/PLB är sändare som används av luftfarten. Den senare kan även användas av t.ex. skogsindustrin och fjällvandrare.



Foto: Sjöfartsverket

Figur 26: Fördelning, olika typer av nödsändare/signaler 2023



¹Emergency Position Indicating Radio Beacon/ Emergency Locator Transmitter/Personal Locator Beacon

²Global Maritime Distress and Safety System.

³Digital Selective Calling – anropssystem för sjöradio.

⁴Automatic Identification System.



Foto: Sjöfartsverket

Sjöfartsverkets räddningshelikoptrar

467

insatser av räddnings-
helikoptrarna under 2023

I avsnittet redovisas ärenden där helikoptrar larmats. Likt andra resurser kan flera helikoptrar engageras i ett och samma ärende och det är vanligt att initialt larma flera enheter. En engagerad enhet kan när som helst återkallas av Sjö- och flygräddningscentralen, alternativt själv avbryta insatsen av olika skäl. Vid ca 65 procent av de tillfällen som helikopter har larmats har den också lyft, vid övriga tillfällen har den avlarmats av olika skäl.

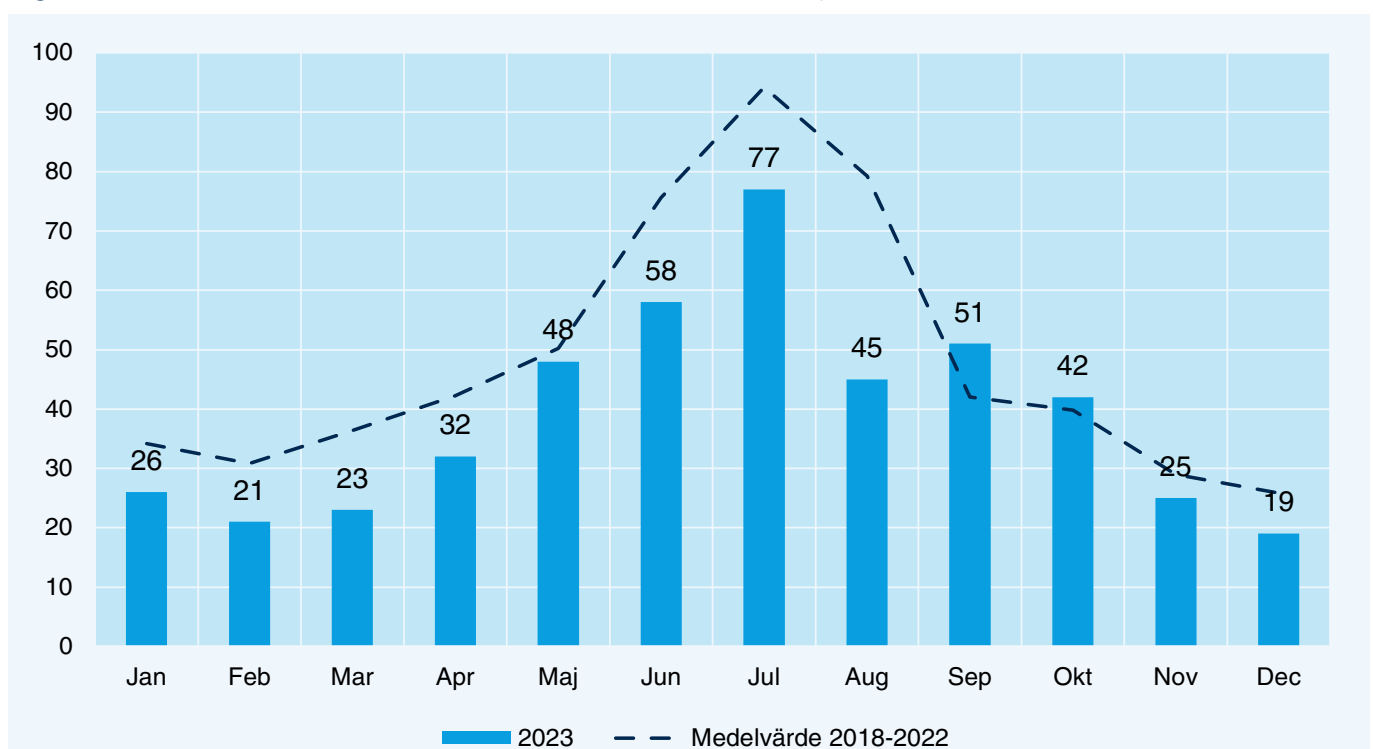
I ett underhållstungt system som helikoptrar där minst en helikopterindivid av sju hela tiden är på tungt underhåll, krävs noggrann planering för att säkerställa hög tillgänglighet på alla baser dygnet runt året om.

Insatser 2023 och medelvärde för 2018–2022, per månad

Antalet ärenden där räddningshelikoptrarna larmats var 467 under 2023 och 499 under 2022, vilket kan jämföras med genomsnittet på ca 640 för åren innan pandemin. För 2023 är antalet ca 20 procent färre jämfört med genomsnittet 2018–2022 (467 jämfört med 579).

På månadsbasis ses att antalet larmade enheter var fler alternativt något fler under september och oktober 2023 jämfört med genomsnittet för 2018–2022 (51 jämfört med 42 respektive 42 jämfört med 40). För övriga månader istället färre och i synnerhet under augusti (45 jämfört med 79), se figur 27.

Figur 27: Antal insatser 2023 och medelvärde 2018–2022, per månad



Insatser 2023 och medelvärde för 2018–2022, per ärendetyp

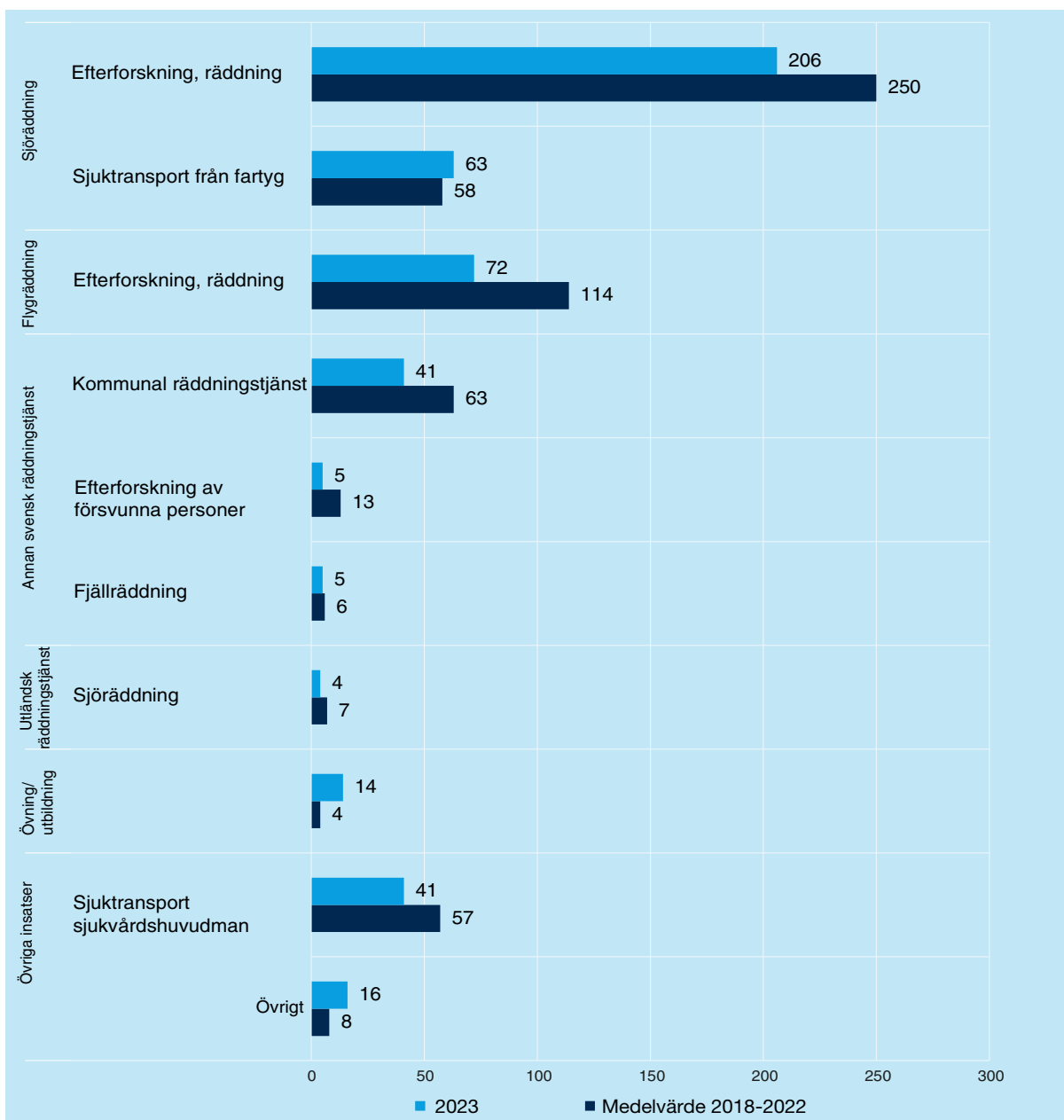
Flest helikopterinsatser görs inom sjöräddningstjänst – efterforskning, räddning följt av flygräddningstjänst – efterforskning, räddning, *figur 28*. Inom sjöräddning var antalet larm 206 under 2023 jämfört med det genomsnittliga antalet på 250 för 2018–2022. Motsvarande inom flygräddning var 72 jämfört med 114.

Andra insatser är t.ex. sjuktransport från fartyg (63 under 2023 jämfört med i genomsnitt 58 under 2018–2022), kommunal räddningstjänst (41 under 2023 jämfört med i genomsnitt 63 under 2018–2022) och sjuktransport sjukvårdshuvudman¹ (41 under 2023 jämfört med i genomsnitt 57 under 2018–2022).



Foto: Sjöfartsverket

Figur 28: Antal insatser 2023 och medelvärde 2018–2022, per ärendetyp



¹ Definition, se s.14, fotnot 2.

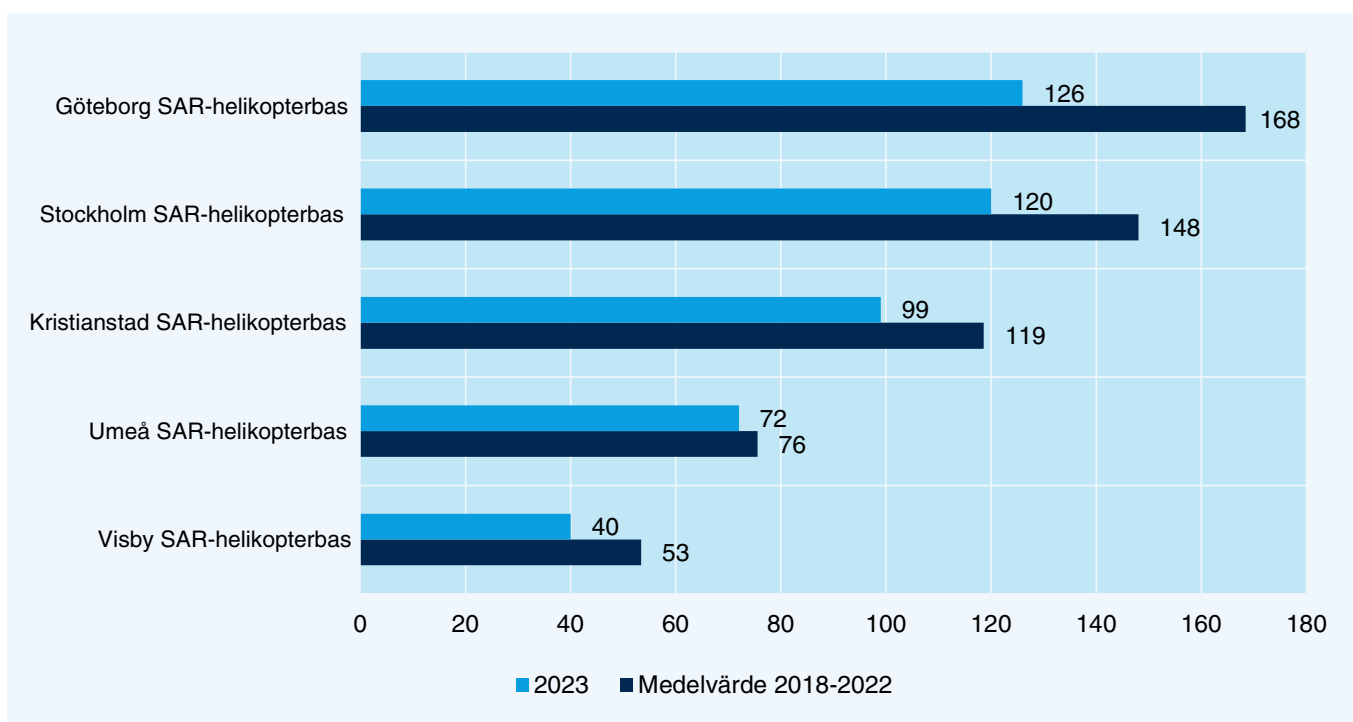


Foto: MostPhotos

Insatser 2023 och medelvärde för 2018–2022, per helikopterbas

För Göteborg och Visby helikopterbas var antal larm 25 procent färre under 2023 jämfört med genomsnittet för 2018–2022 (126 jämfört med 168 respektive 40 jämfört med 53), se *figur 29*. För Stockholm och Kristianstad var motsvarande knappt 20 procent färre (120 jämfört med 148 respektive 99 jämfört med 119). För Umeå var antal larm 5 procent färre (72 jämfört med 76).

Figur 29: Antal insatser 2023 och medelvärde för 2018–2022, per SAR-helikopterbas





Bilaga

Ärenden sjöräddningstjänst, per område 2018–2023

Område	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Västra Götalands län	299	268	330	287	230	266
Stockholms län	273	285	282	291	248	247
Skåne län	167	145	162	151	118	117
Kalmar län	78	70	70	67	52	62
Hallands län	88	66	67	67	58	53
Gotlands län	29	35	23	28	30	41
Södermanlands län	32	30	35	42	32	34
Blekinge län	44	38	31	32	35	34
Östergötlands län	45	42	32	37	25	28
Uppsala län	28	30	26	30	21	23
Västmanlands län	15	19	29	12	18	19
Västernorrlands län	35	26	29	31	19	17
Värmlands län	23	14	27	24	19	15
Norrbottnens län	14	11	18	22	15	15
Västerbottens län	20	14	21	14	9	13
Jönköpings län	17	12	16	10	9	12
Grannländer	11	10	7	7	6	12
Gävleborgs län	16	15	16	13	16	9
Örebro län	1	4	1		4	
Totalt	1 235	1 134	1 222	1 165	964	1 017

Ärenden sjöräddningstjänst per insjö som omfattas av statlig sjöräddningstjänst 2018–2023, delmängder av länen ovan

Insjöar som omfattas av statlig räddningstjänst	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Mälaren *	78	101	120	82	84	74
Vänern **	48	35	65	42	40	36
Vättern ***	39	33	36	25	22	28
Totalt	165	169	221	149	146	138

* **Mälaren** berör Stockholms, Södermanlands, Uppsala och Västmanlands län.

** **Vänern** berör Värmlands och Västra Götalands län.

*** **Vättern** berör Jönköpings, Västra Götalands, Örebro och Östergötlands län.

Ärenden flygräddningstjänst, per område 2018–2023

Område	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Västra Götalands län	134	95	88	95	115	101
Skåne län	80	62	70	74	74	69
Norrbottnens län	60	60	39	45	33	58
Östergötlands län	48	51	54	56	31	51
Blekinge län	34	48	41	32	44	44
Västmanlands län	94	94	103	72	57	42
Stockholms län	59	65	48	45	49	41
Kalmar län	23	25	31	36	25	30
Västerbottens län	18	15	15	19	12	23
Jämtlands län	16	18	15	15	14	21
Dalarnas län	19	16	13	23	27	17
Värmlands län	18	16	15	6	8	16
Jönköpings län	11	18	37	18	12	15
Hallands län	19	14	16	15	15	15
Gotlands län	14	12	11	13	10	11
Södermanlands län	17	16	21	28	11	10
Kronobergs län	8	10	7	11	14	10
Uppsala län	13	7	13	11	4	9
Örebro län	6	5	13	16	16	9
Västernorrlands län	8	6	6	6	4	7
Gävleborgs län	10	10	8	3	8	2
Grannländer	1	4	4	4	6	1
Övriga		2	1	2	1	
Total	710	669	669	645	590	602