

2012-12-14

Ert dnr:
F62012/1345/SSP

Avdelningen för tillväxt och samhällsbyggnad
Markus Planmo

Försvarsdepartementet
103 33 STOCKHOLM

Maritim samverkan (SOU 2012:45)

Sammanfattning

Sveriges Kommuner och Landsting (SKL) har inga invändningar mot utredarens förslag om en ökad samverkan mellan statliga myndigheter inom områden som infrastruktur, personal, investeringsplaner, samt sjöövervakning och sjöinformation.

SKL avstyrker utredarens förslag att regeringen på sikt bör överväga förändrat huvudmannaskap för sjö- och flygräddningen inklusive förändringar i organisation och ansvar för räddningshelikoptrar.

SKL avstyrker utredarens förslag att regeringen i ett långsiktigt perspektiv bör överväga att skapa ett samlat Sjöförsvar som inkluderar både Kustbevakningen och Marinen med hänsyn tagen till kustbevakningsfunktionernas särskilda karaktär.

Sveriges Kommuner och Landstings synpunkter

SKL har idag ett väl fungerande samarbete med Sjöfartsverket avseende bl.a. sjö- och flygräddning, som i första hand avser nyttjande av myndighetens räddningshelikoptrar (hädanefter benämnda SAR-helikoptrar, från engelskans Search & Rescue). Samarbetet utgår från de förslag som lämnades i betänkandet SOU 2008:129 *Helikoptern i samhällets tjänst*, samt vad riksdagens tillkännagivit för regeringen i Förvarsutskottets betänkande 2010/11:FöU2 *Samhällets krisberedskap*.

Sjöfartsverket har aktivt och konstruktivt deltagit i *SKL Helikopterprojekt* som syftar till att samordna den luftburna ambulanssjukvården, i vilken SAR-helikoptrarna till del ingår. I projektets slutrapport *Vård på vingar* finns förslag om ett strukturerat samarbete mellan Sjöfartsverket och en förslagen landstingsägd organisation för luftburen ambulanssjukvård.

Sjöfartsverket deltar också i SKL:s projekt *SAR-KOM* som syftar till att skapa effektiva förutsättningar för kommunal räddningstjänst att använda SAR-helikoptrarna då det råder fara för liv och hälsa. Samverkan begränsas bl.a. av avsaknad av nationella rutiner och information om hur SAR-helikoptrarna kan nyttjas. Vidare finns negativa ekonomiska incitament, då SAR-helikoptrarna inte betraktats som statlig resurs. I och med att helikopterverksamheten under 2013 ska införlivas i Sjöfartsverkets förvaltningsorganisation bedöms de ekonomiska begränsningarna minska.

SKL ingår även i den *Centrala samrådsgruppen för sjö- och flygräddning* (CSSF). Diskussioner förs om att ytterligare utveckla samverkansformerna mellan Sjöfartsverket och kommunerna och landstingen.

4.3 Sjö- och flygräddning

Utredaren föreslår att regeringen överväger att överföra ansvaret för sjö- och flygräddning till Kustbevakningen. I det sammanhanget bör regeringen också överväga att ge Forsvarsmakten ansvar för att tillhandahålla räddningshelikoptrar efter hand i samband med att Helikopter 14 (NH90) levereras till Forsvarsmakten. Utredaren föreslår vidare att regeringen i ett långsiktigt perspektiv bör överväga ett samlat Sjöforsvar som inkluderar både Kustbevakningen och Marinen med hänsyn tagen till kustbevakningsfunktionernas särskilda karaktär.

SKL anser att det krävs mycket goda skäl för att man ska genomföra förändringar i huvudmannaskap för en offentlig verksamhet. Det gäller särskilt för en samhällsviktig verksamhet som sjö- och flygräddning. SKL anser inte att utredaren presenterar några starka skäl för att först flytta huvudmannaskapet för sjö- och flygräddning till Kustbevakningen, för att sedan på sikt flytta verksamheten till en militär sjöforsvarsmyndighet. SKL kan konstatera att såväl Sjöfartsverket som Kustbevakningen bedriver operativ maritim verksamhet och att båda myndigheterna årligen utför ett stort antal sjöräddningsinsatser. En flytt av huvudmannaskapet till Kustbevakningen torde inte tillföra något mervärde, utan skulle snarare leda till effektivitetsförluster under en längre tid. Detta gäller i synnerhet då ytterligare ett huvudmannaskifte på sikt föreslås ske.

SKL noterar att utredaren inte för några resonemang om den regionala organisationen för sjö- och flygräddning inom ramen de fjorton SAR-områdena och dess regionala samrådsgrupper. SKL:s medlemmar fäster stort avseende vid denna regionala verksamhet, som utgör en väsentlig del av sjö- och flygräddningen.

SKL kan vidare konstatera att utredaren i sin analys inte berör hur ett byte av huvudmannaskap skulle påverka Sjärräddningssällskapet, som utför cirka 70 procent av sjöräddningsinsatserna i Sverige. SKL anser att detta är en mycket viktig aktör inom sjöräddningen. SKL noterar att Sjärräddningssällskapet ställer sig kritiskt till ett byte av huvudmannaskap.

I utredningen finns ingen analys av hur Forsvarsmaktens tillgång till helikopterresurser med SAR-kapacitet relaterar till myndighetens militära uppgifter såsom t.ex. u-båtsjakt och ytmålsstrid. Vidare saknas en analys av Forsvarsmaktens personella kapacitet att över tid upprätthålla en civil SAR-tjänst som bedrivs dygnet runt, året om. Det var i stor utsträckning avsaknaden av en sådan personell kapacitet som gjorde att Forsvarsmakten upphörde med att tillhandahålla civil SAR-beredskap, och att

bygga upp och upprätthålla en ny sådan kapacitet torde bli kostsam. Vidare saknas resonemang kring kostnadseffektivitet hos civila och militära helikopterresurser. Sjöfartsverket har sedan tidigare specificerat sitt behov av helikopterkapacitet i ett förfrågningsunderlag för nya SAR-plattformar. Den 16 oktober 2012 meddelade Sjöfartsverket att man tecknat avtal med AgustaWestland om anskaffning av sju stycken nya AW 139 till en kostnad av 800 miljoner kr. SKL erfar att dessa civila SAR-helikoptrar är avsevärt billigare än de militära NH90-helikoptrarna när det gäller såväl anskaffning som drift och underhåll. Driftskostnaden för NH90 bedöms vara flera gånger dyrare.

SKL anser att en samhällsviktig verksamhet som SAR-helikoptrarna bör bedrivas i civil regi och med långsiktiga förutsättningar. Verksamheten bör inte ses som en extrauppgift som Försvarsmakten kan ägna sig åt i mån av överkapacitet. Erfarenheterna från t.ex. Sverige och Norge är att försvarets förmåga och intresse för att bedriva SAR-tjänst starkt påverkas av hur de militära uppgifterna utvecklas. Under senare år har Försvarsmaktens uppgifter flera gånger förändrats i olika riktningar. Sådana förändringar av uppgifter skulle framöver kunna riskera kontinuiteten i SAR-tjänsten.

SKL anser vidare att regeringen aktivt bör agera för ett bredare civilt nyttjande av SAR-helikoptrarna avseende räddningstjänst och ambulanstransporter, i enlighet med vad som föreslagits i SOU 2009:129 *Helikoptern i samhällets tjänst*, samt vad riksdagen tillkännagivit regeringen i Försvarsutskottets betänkande 2010/11:FöU2 *Samhällets krisberedskap*.

4.4 Ett samlat Sjöförsvaret

Utredaren föreslår att regeringen i ett långsiktigt perspektiv bör överväga att skapa ett samlat Sjöförsvaret som inkluderar både Kustbevakningen och Marinen med hänsyn tagen till kustbevakningsfunktionernas särskilda karaktär.

SKL har här främst att ta ställning till det framtida huvudmannaskapet för sjö- och flygräddning. SKL anser inte att utredningen presenterar några starka skäl för att på sikt flytta huvudmannaskapet för sjö- och flygräddning till en militär sjöförsvarsmyndighet. SKL:s utgångspunkt är att räddningstjänst i grunden är en civil uppgift som bör bedrivas av civila myndigheter.

Sveriges Kommuner och Landsting


Anders Knappe
Ordförande