

Till: Sjöfartsverket,
lina.alm@sjofartsverket.se

**REMISSYTTRANDE
(25-01667)**

2025-04-08

Föreningen Svensk Sjöfart är en branschorganisation för svensk sjöfartsnäring och representerar ett 60-tal rederier med verksamhet över hela världen. Den svenska sjöfarten är en del av det europeiska sjöfartsklustret som sammantaget kontrollerar drygt 40 procent av världshandelsflottan. Mer än 90 procent av Sveriges utrikeshandel går via sjöfarten och årligen reser närmare 30 miljoner passagerare med färjor till och från Sverige.

Yttrande från Svensk Sjöfart med anledning av Sjöfartsverkets begäran om synpunkter inför neddragning av sjö- och flygräddning

Svensk Sjöfart önskar inledningsvis tydliggöra att föreningen avstyrker en nedmontering av den svenska SAR-förmågan, då detta ofrånkomligen kommer att innebära en minskad förmåga att bistå handelssjöfarten både i händelse av nödsituationer och vid evakueringar från fartyg (vid medicinska olycksfall). Utöver handelssjöfartens behov bedöms den föreslagna neddragningen dessutom innebära negativa effekter för andra brukare av systemet, inte minst för räddning av privatpersoner såväl till havs som en förstärkningsresurs för räddning på land.

Svensk Sjöfart önskar dessutom understryka att dagens modell där SAR-systemet används för att genomföra insatser inom många olika områden (handelssjöfart, fritidsbåtar civil och militär luftfart, m.m.) sannolikt är den modell som ger bäst beredskap och förmåga för alla aktörerna samtidigt som ett gemensamt system är den mest kostnadseffektiva lösningen. Med detta sagt kan Svensk Sjöfart konstatera att kostnaden för SAR-systemet ökat över tid och att det under de senaste åren enbart varit handelssjöfarten som fullt ut stått för sin andel av kostnaderna. Kostnaderna för SAR-systemet har därmed inte täckts och systemet har under en lång följd av år kostat mer än vad Sjöfartsverket erhållit i intäkter från brukarna och i anslag för verksamheten. Med hänsyn till att handelssjöfarten står för ca 70% av intäkterna för Sjöfartsverket har handelssjöfarten, därmed finansierat huvuddelen av underskottet. Med nuvarande modell finansierar handelssjöfarten således en större andel av kostnaderna än sjöfartens andel av systemet. Svensk Sjöfart förutsätter mot denna bakgrund att övriga berörda aktörer framgent finansierar sina respektive andelar av det

gemensamma SAR-systemet för att undvika föreslagna neddragningar. Svensk Sjöfart förutsätter att det underskott som tidigare finansierats via avgifter för handelssjöfarten nu återförs i form av sänkta avgifter. De avgifter som handelssjöfarten måste framåt korrekt spegla handelssjöfartens andel av systemkostnaden.

Svensk Sjöfart välkomnar regeringens förslag att tillföra Sjöfartsverket medel under innevarande år för att undvika nedskärningar av SAR-systemet och ser fram emot att anslaget justeras till en lämplig nivå på årsbasis permanent. För den händelse att staten eller övriga aktörer underlåter att stå för sin andel av kostnaderna för systemet och de anpassningar som Sjöfartsverket nu föreslår måste genomföras, så måste ett avgiftsfinansierat system anpassas efter gällande regelverk för hur statliga avgifter tas ut, dvs. det ska finnas en direkt koppling mellan avgiften och den tjänst som tillhandahålls. Systemet måste i så fall struktureras främst för att möta de behov som föreligger för handelssjöfarten och övriga aktörer som bär sina kostnader, även om det självfallet också måste kunna mer utnyttjas för andra angelägna samhällsbehov.

Med hänsyn till att verksamheten är avgiftsfinansierad och att det därmed bör finnas en direkt koppling mellan avgiften och verksamheten är Svensk Sjöfart förvånande över att de effekter som Sjöfartsverket identifierat riktats så att dessa träffar handelssjöfarten i så hög utsträckning. Det vore mer lämpligt att besparingarna i så fall riktas främst mot de områden där det saknas kostnadstäckning. Med hänsyn till att handelssjöfarten står för huvuddelen av kostnaderna för SAR-verksamheten förutsätter Svensk Sjöfart därför att Sjöfartsverkets skrivning kring det bistånd "/...som lämnas till sjukvården med transport av patient i livshotande tillstånd kommer att upphöra.../" inte avser evakuering från handelsfartyg. Om så är fallet förutsätter Svensk Sjöfart att staten i lag reglerar landstingens ansvar för att inom svenskt territorialvatten kunna genomföra evakuering med helikopter från fartyg, samt att regeringen tydliggör Sjöfartsverkets ansvar i de delar av svenskt SAR-område som är beläget utanför svenskt territorium. Svensk Sjöfart önskar i denna del erinra om Sveriges åtaganden i enlighet med SOLAS- och SAR-konventionerna.

Svensk Sjöfart har motsvarande synpunkt vad gäller skrivningen kring transport av brandstyrkor till sjöss, s.k. MIRG styrkor. Svensk Sjöfart önskar i denna del erinra om att dessa styrkor tillskapades efter de omfattande fartygsbränderna som skedde på 1980- och 1990-talet, som exempelvis Scandinavian Star. En av de tydliga lärdomarna från dessa händelser var att även om fartygen har en god grundläggande förmåga att hantera bränder, så kan en mer omfattande eller utdragen brand innebära behov av att förstärka fartygens egen förmåga och stötta besättningen med resurser från land. Sverige har tack och lov varit förskonade från större fartygsbränder, men det vore extremt olyckligt att av detta skäl avveckla de så kallade MIRG styrkorna. Svensk Sjöfart avstyrker därför bestämt från en avveckling av MIRG styrkorna.

Svensk Sjöfart, Swedish Shipowners' Association

Address: Kungsgatan 45, SE-411 16,

Göteborg, Sweden.

Phone +46 31 384 75 00 E-mail: info@sweship.se, www.sweship.se

Reg No 857201-3871, Domicile Göteborg

Med hänsyn till att den nu oerhört knepiga ekonomiska situation som Sjöfartsverket befinner sig i måste lösas och att en långsiktig hållbar ekonomisk finansieringsmodell måste komma på plats, så förutsätter Svensk Sjöfart att, staten tillför medel för att möjliggöra att de nödvändiga förändringar som behövs för att justeringar av Sjöfartsverkets verksamhet kan ske under ordnade former.

Ovanstående problematik där det saknas en långsiktig hållbar finansieringsmodell för Sjöfartsverket leder dock till att verksamheten måste anpassas efter de intäkter som finns. Att nedskärningarna då drabbar den enda part i SAR-systemet som står för sina kostnader och indirekt också för huvuddelen av Sjöfartsverkets underskott är helt oacceptabelt och inte förenligt med hur det är tänkt att ett avgifts-system ska fungera. Inom alla andra områden i staten är det tydligt att det finns en direkt koppling mellan den avgift som tas ut och den tjänst/service som tillhandahålls. Myndigheter som tar ut avgift står också under tillsyn genom avgiftsförordningen eller som i fallet med Luftfartsverket att Transportstyrelsen löpande följer upp avgiftsuttaget. Att se över Sjöfartsverkets finansieringsmodell är således, som flera tidigare utredningar visat, angeläget. Inom ramen för en sådan översyn bör ett tillsynsansvar införas.

I tillägg till detta förutsätter Svensk Sjöfart att Sjöfartsverket i övrigt vidtar alla åtgärder för att tillse att den egna verksamheten drivs effektivt eftersom detta påverkar exempelvis overheadkostnader, mm, vilka drabbar alla verksamheter inom Sjöfartsverket. De av Sjöfartsverket föreslagna besparingarna inom administration, kommunikation, forskning mm, bör därför tas vidare. På motsvarande sätt har verket även identifierat att exempelvis en uppsjö av olika avtal hämmar en effektiv resursanvändning. Förändringar i dessa delar är nu helt nödvändiga att genomföra, då Sjöfartsverkets kontinuerliga avgiftshöjningar i flera fall håller på att slå ut den verksamhet som finansierar dess tjänster, exempelvis vad gäller kust- och inlandssjöfart.

Med hänsyn till det allvarliga ekonomiska läget måste staten dessutom pröva alla alternativ för att värna funktion och förmåga i SAR-systemet och därför även pröva om nuvarande hemvist är den mest effektiva eller om det finns synergier exempelvis med polisflyget, kustbevakningsflyget eller Försvarsmaktens helikopterverksamhet. Andra frågeställningar som bör prövas är om det kan finnas vinster med att lägga ut annan verksamhet utanför Sjöfartsverket, så som lotsning eller utsättning av lots. Med hänsyn till att hemtagningen av bemanningen av isbrytarverksamheten innebar ökade kostnader för verksamheten anser Svensk Sjöfart att staten bör överväga om det finns delar av verksamheten som istället bör tillhandahållas av extern part. Oktat verksamhetsform måste staten ta ansvar för investering och drift av isbrytarna. Utöver helikopterverksamhet och isbrytning måste också övervakning och insatsledning övervägas. Är det exempelvis rimligt att flera myndigheter har egna sensorer, samlar och på olika håll övervakar sjöfarten eller kan

samordningsvinster göras. Förändringar i dessa delar kan dessutom behöva övervägas med hänsyn till det förändrade omvärldsläget. Det krävs med andra ord en ordentlig översyn för att förutsättningslöst se hur samhällsviktig verksamhet som den som Sjöfartsverket bedriver bäst kan organiseras för att möta både framtidens behov och krav kostnadseffektivitet.

Sjöfartsverket har i underlaget efterfrågat Svensk Sjöfarts synpunkter vilka SAR-baser som Svensk Sjöfart anser är viktigast att behålla. I denna del anser Svensk Sjöfart att en basering i första hand bör utgå från handelssjöfartens faktiska behov. Handelssjöfarten kan inte tillskillnad från kustnära nödlägen som exempelvis är vanligast när det gäller fritidsbåtar undsättas med mindre snabbgående fartyg. Med de senare utgör dessutom Sjöräddningssällskapet en oerhört värdefull resurs för att klara de behov som föreligger. En adekvat bedömning kring vilka baser som bör avvecklas låter sig dock inte göras utan tillgång till statistik över antalet fartygsanlöp i olika områden, kombinerat med data om såväl SAR-insatser för sjöfarten som sjuktransporter från fartyg, mm. Sjöfartsverket är den myndighet som har tillgång till dessa data och har inte i det underlag som skickats ut delat denna data. Svensk Sjöfart emotser en fördjupad diskussion med Sjöfartsverket utifrån en sådan data, snarare än utifrån allmänna uppfattningar.

Med hänsyn till det oerhört prekära ekonomiska läge som Sjöfartsverket, till följd av statens underlåtenhet att under en lång följd av år ta tag i situationen, innebär ett behov av att minska ner eller till och med skära bort viss verksamhet önskar Svensk Sjöfart understryka att den operativa verksamheten så långt möjligt måste värnas och att Sjöfartsverket måste göra allt som står i myndighetens makt för att bibehålla den kompetenta personal som bemannar SAR-systemet.

Stockholm som ovan,

För Föreningen Svensk Sjöfart



Anders Hermansson