

Nr 137

Utlåtande i anledning av väckt motion om samordning av sjöräddningstjänsten.

(4:e avd.)

I en inom andra kammaren av herr *Haglund m. fl.* väckt motion (II: 358) har hemställts att riksdagen måtte hos Kungl. Maj:t anhålla att en allsidig utredning företages i syfte att åstadkomma en samordning av sjöräddningstjänsten.

Beträffande de skäl motionärerna anfört till stöd för sitt yrkande hänvisar utskottet till motionen.

Utskottet har i den ordning § 46 riksdagsordningen föreskriver inhämtat yttrande över motionen från cheferna för marinen och flygvapnet, generaltullstyrelsen, sjöfartsstyrelsen, telestyrelsen och luftfartsstyrelsen. Därjämte har på utskottets begäran Svenska Sällskapet för Räddning af Skeppsbrutne (Sjöräddningssällskapet) yttrat sig i ärendet.

Chefen för marinen anför i sitt yttrande följande.

I motionens tre första stycken redogörs för sjöräddningstjänstens organisation. I fjärde stycket sägs: »Till denna synes dock ingen form av helikoptertjänst vara knuten. Det torde därför, med anledning av bl. a. svåra olyckor som inträffat vid norrlandskusten de senare åren, vara angeläget att även dylik knytes till ifrågavarande sjöräddningstjänst.»

Ovanstående uttalande är icke helt riktigt. Marinens och flygvapnets helikopterförband äro indirekt knutna till verksamheten genom marinens och flygvapnets medverkan enligt den i motionens andra stycke omnämnda överenskommelsen av år 1960.

I denna överenskommelse under punkt B. »Räddningsorgan och räddningsenheter» sägs:

»*Marinen skall*, då så är möjligt, delta med fartyg och/eller helikoptrar.»

»*Flygvapnet skall*, enligt eget bedömande utsända tillgängliga flygplan och/eller helikoptrar...»

Chefen för marinen har i anslutning till ovan nämnd överenskommelse i mo 236/61 utfärdat bestämmelser angående marinens deltagande i sjöräddning. Av utdrag ur mo 236/61 framgår vad som gäller för helikopterförbandens medverkan vid sjöräddning.

Motsvarande bestämmelser har utfärdats av chefen för flygvapnet.

På den civila sidan har, för ambulans och räddningsflygtjänst inom Sverige, luftfartsstyrelsen kontrakterat olika flyg- och helikopterföretag, som ställer helikoptrar i räddningsberedskap.

Anslag för verksamheten är upptaget under huvudtiteln (social) och uppgår under löpande budgetår till 1 mkr.

Chefen för marinen anser det angeläget att den i motionen föreslagna utredningen om en samordning av sjöräddningstjänsten kommer till stånd samt att därvid ledningsfunktionen vid sjöräddningsoperationer utredes.

Chefen för flygvapnet erinrar om att sjöfartsstyrelsen, generaltullstyrelsen, cheferna för marinen och flygvapnet, luftfartsstyrelsen, telestyrelsen samt sjöräddningssällskapet den 3 november 1960 träffat överenskommelse rörande åtgärder vid sjöräddningsfall m. m. inom svenskt territorialvatten och till Sverige gränsande vatten. Jämlikt denna överenskommelse har flygvapnet åtagit sig att enligt eget bedömande utsända tillgängliga flygplan och helikoptrar, leda flygspaningen samt i räddningsaktionen deltagande luftfartyg.

Fortsättningsvis anföres följande.

När »Sjöräddning» får anmälan om att fartyg befinner sig i nödläge eller saknas alarmerar kuststation bl. a. flygvapnets centrala flygtrafikledning (Cefyl) som tillika är räddningscentral för flygräddningstjänsten. Räddningscentralen är gemensam för all civil och militär flygverksamhet i Sverige och ingår i flygstabens trafikavdelning. Cefyl bedömer därvid behovet av räddningsinsats och larmar i första hand de flygplan och/eller helikoptrar, vilka ingår som ordinarie räddningsorgan i flygräddningstjänsten och för denna tjänst upprätthåller viss beredskap.

Om så bedömes erforderligt och lämpligt kan även flygplan, som vid sjöräddningslarm befinner sig i luften på andra uppdrag, insättas i aktionen.

Kungl. Maj:t har uppdragit åt luftfartsstyrelsen att i samråd med berörda myndigheter tills vidare leda och samordna den av statsmedel bekostade ambulans- och räddningsflygtjänsten.

Med anledning härav har luftfartsstyrelsen bland annat träffat avtal med civila helikopterflygföretag att utföra ambulans- och räddningsflygningar samt hålla därav föranledd beredskap.

Luftfartsstyrelsen och chefen för flygvapnet har i december 1959 överenskommit att flygvapnets centrala flygtrafikledning (Cefyl) skall fungera som ordercentral för ambulans- och räddningsflygtjänsten i riket.

Härav följer att Cefyl kan, dels såsom flygräddningstjänstens räddningscentral, dels såsom ordercentral för ambulans- och räddningsflygtjänsten, inom ramen för gällande överenskommelser, vid sjöräddningsfall utsända militära och civila flygplan och/eller helikoptrar samt leda flygspaningarna.

Denna organisation för samordning samt snabb och effektiv insats av lämpliga flygplan och/eller helikoptrar i sjöräddningsfall omfattar alla tillgängliga resurser och möjligheter. Dessutom må framhållas att utfärdade bestämmelser och träffade överenskommelser fungerar väl.

Med hänvisning till det anförda bedömer chefen för flygvapnet att en allsidig utredning om samordning av sjöräddningstjänsten icke är erforderlig.

Generaltullstyrelsen erinrar bl. a. om att tullverkets kustbevakning, enligt sjöfartsstyrelsens statistik för 1965 svarar för omkring 2/3 av de totala statliga sjöräddningsinsatserna. Sålunda utförde kustbevakningen detta år

478 sjöräddningsuppdrag varvid 149 fartyg bistods i sjönöd eller mera allvarligt haveri. Härtill kommer ett stort antal assistanser för mindre haverier eller missöden till sjöss.

Att tullverkets medverkan fått sådan omfattning sammanhänger med kustbevakningens dislokation samt med den kontinuerligt pågående patrulleringsverksamhet i kustbandet, som kustbevakningens uppgifter i vad avser tullkontroll och annan tillsyn av sjötrafik, gränsövervakning m. m. kräver.

Styrelsen anför vidare följande.

Ehuru nu gällande överenskommelse rörande samordning av sjöräddningstjänsten daterar sig från 1960 har systemet i praktiken tillämpats sedan 1947. Ett betydande erfarenhetsunderlag föreligger sålunda för bedömning av systemets lämplighet.

I den föreliggande motionen framhålls att »icke mindre än fyra departement» beröres av sjöräddningstjänsten varjämte motionärerna hemställer, »att riksdagen måtte besluta, att i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla om att en allsidig utredning företages i syfte att åstadkomma en samordning av sjöräddningstjänsten».

Enär sjöräddningstjänsten de facto redan är samordnad genom förenämnda överenskommelse mellan berörda verk och myndigheter finner styrelsen det antagligt att man i motionen närmast åsyftar en samordnad ledning av sjöräddningsföretagen.

Denna fråga har vid flera tillfällen varit föremål för diskussion såväl offentligen som direkt mellan berörda parter. Från främst principiella utgångspunkter har det härvid ifrågasatts, om det är rationellt att för räddningsföretag, som gäller såväl människoliv som stora ekonomiska värden, det icke finnes någon gemensam operativ ledning för dirigering och befälsmässig samordning av i ett sjöräddningsföretag deltagande eller disponibla enheter.

Skälen till att man hittills avstått från en sådan ordning är många. Det viktigaste torde vara att det nuvarande systemet såvitt styrelsen kunnat finna fungerar i huvudsak tillfredsställande. Härom har t. ex. överbefälhavaren i ett yttrande (ÖB skr Fst/OpL 3/11 1965) till den s. k. Renlundutredningen angående den civila övervakningen till sjöss anført följande: »Sjö- och flygräddning vid olyckor till sjöss måste genomföras med båtar, flygplan eller helikoptrar. Genom att kustdistriktet¹ kan upprätta direkt samband med båtar, flygplan och helikoptrar kan sjöräddningsföretag effektivt samordnas mellan enheter ur dessa organisationer. Även i den verksamhet som kan förebygga sjöolyckor medverkar tullens kustbevakning. Vid flyghaveri till sjöss och i skärgårdar är det betydelsefullt att båtar snabbt kan dirigeras till olycksplatsen.

Genom det direkta radiosambandet med kustdistriktet och dess båtar finns goda förutsättningar för ett snabbt ingripande.»

Med anledning av motionärernas påpekande att icke mindre än fyra departement är berörda av sjöräddningstjänsten finner styrelsen angeläget framhålla, att sjöräddning är ett *specialfall* av den verksamhet, för vilken berörda verk och myndigheter finns till. Det synes därför helt naturligt och företagsekonomiskt riktigt, att sagda verks materielanskaffning, uppbygg-

¹ Härmed avses tullverkets kustdistrikt.

nad av sambandsnät m. m. i första hand inriktas på vederbörandes primärfunktioner.

När det gäller sambandsnätets utformning föreligger från tullverkets sida sedan många år ett nära samarbete med bl. a. televerket och marinen (tullverkets kustbevakning ingår i krig i marinen). Detta samarbete är t. ex. f. n. just inriktat på att med hjälp av nytillkommande radiomateriel förbättra sambandet mellan tullverkets kustbevakningsfartyg och andra i sjöräddningsföretag deltagande enheter för att bl. a. säkra sambandet mellan på själva olycksplatsen verkande räddningsfartyg, -båtar och helikoptrar.

Såvitt styrelsen har sig bekant har inga vägande erinringar riktats mot det sätt på vilket tullverkets kustbevakning medverkat i sjöräddningsfall. Då det nuvarande systemet, som undan för undan utvecklats och förbättrats, torde motsvara rimliga krav på sjöräddningsverksamheten, ifrågasätter styrelsen starkt det reella behovet av en allsidig utredning rörande ändrad organisation av sjöräddningstjänsten.

De förbättringar av den nuvarande sjöräddningen som från olika utgångspunkter kan anses önskvärda, synes styrelsen möjliga att uppnå inom den befintliga överenskommelsens ram. Styrelsen anser att sjöfartsstyrelsen såsom av Kungl. Maj:t utsedd målsman för ifrågavarande verksamhet eller annan av överenskommelsen berörd part har möjlighet att ta härför erforderliga initiativ.

Sjöfartsstyrelsen erinrar om att för Sveriges del riktlinjerna för sjöräddningsväsendet, som också anges i motionen, godkänts av riksdagen år 1956 på basis av förslag, som framlades i Kungl. Maj:ts proposition nr 149/1956. Riktlinjerna innebär i stort sett, att staten skall bära huvudansvaret för att sjöräddningsväsendet ordnas på ett ändamålsenligt sätt, att härmed sammanhängande frågor skall handläggas av sjöfartsstyrelsen samt att den speciella sjöräddningstjänsten skall ombesörjas av sjöfartsverket och Svenska Sällskapet för Räddning af Skeppsbrutne (Sjöräddningssällskapet).

Styrelsen anför vidare följande.

Det operativa arbetet inom sjöräddningstjänsten har sedermera närmare reglerats genom det i motionen nämnda avtalet av år 1960. I detta arbete deltar emellertid inte endast sjöfartsstyrelsen och Sjöräddningssällskapet. Begreppet »sjöräddningen» omfattar nu — förutom sjöfartsverket och Sjöräddningssällskapet — insatser även från marinen och flygvapnet, luftfartsverket, polisen, televerket samt tullens gränsbevakning.

De i sjöräddningen samverkande organen deltagar i den praktiska sjöräddningstjänsten med sin ordinarie materiel och personal, som normalt betjänar denna. Sålunda deltagar exempelvis flygvapnet med flygplan, marinen med fartyg och helikoptrar, polisen med båtar, televerket med kustradiostationer och tullens gränsbevakning med båtar och bilar. För sjöräddningsföretag särskilt anskaffad materiel och personal finnes endast hos sjöfartsverket och Sjöräddningssällskapet.

Den i motionen lämnade uppgiften att ingen form av helikoptertjänst synes vara knuten till sjöräddningstjänsten är, som framgår av det föregående,

icke riktig. Marinens och flygvapnets helikoptrar samverkar med övriga organ och har vid flera tillfällen gjort framgångsrika insatser.

I sjöräddningsarbetet deltar slutligen även handelsflottan och fiskefartyg. I 34 a och b §§ sjölagen samt i sjönödskungörelsen den 30 juni 1952 (nr 581) stadgas, att befälhavare på fartyg är skyldig att lämna bistånd åt den, som är i sjönöd.

Samordningen av sjöräddningsarbetet sker -- helt i överensstämmelse med Riksdagens beslut -- i första hand genom direkt samråd mellan de centrala organen. Sjöfartsstyrelsen kallar regelbundet samtliga parter till överläggningar, varvid diskuteras tekniska och organisatoriska erfarenheter av sjöräddningsarbetet och åtgärder vidtas för effektivisering av arbetet, centralt och regionalt.

Det regionala arbetet har samordnats på följande sätt.

Varje i sjöräddningsverksamheten deltagande myndighet eller organisation utser regionala chefer för sin sjöräddningsverksamhet inom områdena ifråga. Kustradiostationerna, som nås per radio, telex eller telefon (inom hela Sverige 90 000: Sjöräddning) alarmerar de lokala sjöräddningsenheterna, varvid man eftersträvar att i första hand direkt alarmera de enheter, som ligger närmast platsen för nödsituationen och därför lämpligast bör ingripa. Kustradiostationerna skall vidare -- då enheter från olika organ deltar i en sjöräddningsaktion -- alarmera de olika regionala cheferna inom sjöräddningsverksamheten. Dessa skall sammankomma när olyckans art gör så erforderligt eller när någon så påfördrar, för att samordna verksamheten och har att vidta alla därför erforderliga åtgärder. I regel sker koordineringen av arbetet genom utbyte av informationer direkt mellan de i hjälpexpeditionen deltagande enheterna.

Några anmärkningar mot sjöräddningens nuvarande organisation eller funktionssätt har icke framkommit. Tvärtom har den enligt sjöfartsstyrelsens uppfattning fungerat väl. En sammanställning över statliga organs insatser i sjöräddningstjänsten åren 1963 och 1964 bifogas.

Motionärerna framhåller att icke mindre än fyra departement beröres av sjöräddningstjänstens organisation och att det måste anses vara angeläget att en samordning snarast kommer till stånd. Som här förut framhållits deltar sjöräddningsorganen i verksamheten med sina ordinarie enheter och helt inom ramen för respektive statliga verks och myndigheters normala arbetsuppgifter. Att lösgöra de organ, som vid uppkommande behov biträder i sjöräddningen, från deras ordinarie sammanhang och sammanföra dem under ett departement skulle enligt sjöfartsstyrelsens bedömning skapa betydande problem och synes styrelsen icke heller erforderligt ur effektivitetssynpunkt. De nuvarande, här redovisade organisations- och arbetsformerna ger enligt styrelsens bedömning tillfredsställande möjligheter för en effektiv samordning av verksamheten. Styrelsen får därför för sin del avstyrka motionen.

Telestyrelsen erinrar om att enligt den i motionen nämnda överenskommelsen mellan vissa myndigheter och Sjöräddningssällskapet rörande sjöräddning i fredstid centraler för alarmering och information om sjöräddning är inrättade på vissa svenska kuststationer, av vilka tre tillhör televerket, nämligen Göteborg Radio, Stockholm Radio och Härnösand Radio samt tre försvaret, nämligen Karlskrona Radio, Tingstäde Radio och Boden

Radio. Dessa stationer ingår i ett internationellt nät av kuststationer (Sea Rescue Coordination Centres), vilka vid sjöräddningsfall kan ta direkt förbindelse med varandra och organisera samverkan mellan olika länders räddningstjänst.

Styrelsen anför vidare härom följande.

När en nödanmälan per radio eller per telefon inkommer till en kuststation åligger det denna att omedelbart vidtaga alla erforderliga åtgärder för skyndsamt undsättning genom att — efter eget bedömande från fall till fall — alarmera lämpliga räddningsorgan och/eller räddningsenheter, fartyg i närheten av olycksstället osv. Den stora erfarenhet som kuststationerna samlat under många års sjöräddningstjänst gör att de kan lämna råd och anvisningar vid nödtillfällen. Några direkta order till deltagande enheter i en räddningsaktion ger de emellertid icke.

Vid behov av flygspaning alarmeras flygvapnets centrala flygsäkerhetsledning (Cefyl), som äger befogenhet att efter eget bedömande föranstalta om sådan spaning. Vid inkommen rekvisition av ambulans- eller räddningsflygning ankommer det likaledes på Cefyl att med hänsyn till transportbehov, driftsförhållanden och övriga omständigheter utvälja och beställa för den aktuella situationen lämpat civilt och militärt luftfartyg (flygplan eller helikopter). Redan nu utnyttjas tillgängliga helikoptrar för sjöräddningstjänst och sedan dylika farkoster börjat användas i ökande omfattning för olika ändamål ger detta sjöräddningstjänsten möjlighet att i högre grad kunna utnyttja detta värdefulla hjälpmedel.

Den larm- och informationstjänst som utan central dirigerings utföres av vakthavande på kuststationerna kompletteras av en självständig initiativverksamhet från de alarmerade räddningsorganens och räddningsenheternas sida. Ingripande sker efter deras eget bedömande och utan tidsödande kommunikation med överordnade myndigheter och order eller medgivande från dem. Utan någon i egentlig bemärkelse organiserad ledning av räddningsarbetet genomföres de däri deltagande organens och enheternas aktioner under ständig kontakt med kuststationen. Denna fungerar således som ett allmänt koordinationsorgan genom att mottaga och vidarebefordra under rättelser om räddningsarbetets fortgång. Härigenom åstadkommes en samordning av de enskilda räddningsenheternas åtgärder. Denna samordning har hittills visat sig fungera mycket tillfredsställande och den är utan tvekan att föredraga framför en central dirigerings av räddningsenheterna. En sådan skulle nämligen enligt telestyrelsens mening verka förlamande på hela den svenska sjöräddningstjänstens effektivitet.

Då denna form för samordning i sjöräddningstjänsten som nu tillämpas har befunnits vara den mest ändamålsenliga och effektiva finner telestyrelsen den föreslagna utredningen icke vara erforderlig.

Beträffande frågan om en samordning av sjöräddningstjänsten på ett högre plan vill telestyrelsen endast anföra som sin åsikt, att vid de ytterst sällsynta tillfällen, då sjöräddningsfrågor berör flera departement, samråd bör kunna ske — på samma sätt som nu — mellan departementen. Styrelsen anser därför en mera reglerad samordning på detta högre plan icke vara erforderlig.

Luftfartsstyrelsen anför följande.

Genom beslut den 31 mars 1966 har Kungl. Maj:t anmodat luftfartsstyrelsen att före den 15 maj 1966 till riksdagens statsutskott avgiva yttrande över en inom riksdagen väckt och till utskottet hänvisad motion II: 358 angående samordning av sjöräddningstjänsten. Med anledning härav får styrelsen anföra följande.

Sjöräddningstjänsten, såsom den för närvarande bedrivs, bygger på en över televerkets kustradiostationer samordnad insats av sjöfartsverket, tullverket, luftfartsverket, flygvapnet, marinen, polisväsendet samt sjöräddningssällskapet. Denna samordning synes i stort fungera tillfredsställande. Detta oaktat har mot bakgrund av internationella erfarenheter överläggningar förts mellan berörda myndigheter i syfte att undersöka möjligheten av att låta inrätta en fristående räddningscentral för samordningen av sjö-, flyg- och fjällräddningsuppdrag. Dessa överläggningar har dock givit vid handen, att för sjöräddningstjänstens del föga skulle vara att vinna på en dylik omorganisation. De eventuella brister, som kan föreligga i samordningen av sjöräddningstjänsten, torde kunna avhjälpas inom ramen för nuvarande organisation. Några dylika brister har dock icke påpekats i motionen.

I motionen uppgives slutligen att någon form av helikoptertjänst icke synes vara knuten till sjöräddningstjänstens organisation. Härtill önskar luftfartsstyrelsen framhålla, att såväl flygvapnets och marinens som flygambulanstjänstens helikoptrar står till förfogande för erforderliga sjöräddningsaktioner. För detta önskemål erfordras sålunda icke särskild åtgärd.

På grund av vad sålunda anförts finner luftfartsstyrelsen för sin del de i motionen framförda skälen icke vara av natur att böra föranleda särskild utredning om samordning av sjöräddningstjänsten.

Sjöräddningssällskapet anför följande.

Genom att Sverige anslutit sig till den s. k. Londonkonventionen, som foreskriver åtgärder för sjösäkerheten, har vårt land förpliktelser att bl. a. upprätthålla en sjöräddningstjänst av rimlig effektivitet, och staten måste givetvis ha ansvaret för att så sker. I princip bör ett lands sjöräddningstjänst i viss omfattning kunna ingripa till sjöss halvvägs till länder, som begränsa havsområdet, för Sveriges del sålunda halvvägs till Finland, Sovjet, Polen, Öst- och Västtyskland, Danmark och Norge. 1956 års riksdag uppdrog åt sjöfartsverket att för Kronan ansvara för att konventionen tillgodoses. Samma riksdag beslöt att det direkta ansvaret för sjöräddningstjänstens funktion skulle åvila sjöfartsstyrelsen ifråga om »kustsjöräddningen» (på och i närheten av svenska kusten) och sjöräddningssällskapet ifråga om »utsjöräddningen (havsområdet utanför svenska kusten och halvvägs till ovan nämnda länder samt i Väneren). Vidare godkändes den ordning för sjöräddningstjänsten, där rikets kustradiostationer utgöra sjöräddningscentraler för alarmering och samordning och där marinen, flygvapnet, tullverket m. fl. institutioner i den mån personal och materiel finns till förfogande deltagar i sjöräddningstjänsten, vilket också handels- och fiskefartyg göra frivilligt, då de alarmeras om sjöolycka. Kustradiostationerna kunna nås förutom per radio genom telefonanrop 90 000 »Sjöräddning».

Alla de här nämnda myndigheterna och institutionerna (även ambulans-

tjänsten och kustsjukhus) medverka ytterst beredvilligt för gemensamma insatser i sjöräddning, och all den personal och materiel, som lämpar sig för denna tjänst, och som står till förfogande, tages också mycket snabbt i anspråk, då så behövs. Även i motionen nämnda helikoptertjänst är sålunda med i samarbetet såväl de militära helikoptrarna hos marinen och flygvapnet som helikoptrar i Norrland, vilka ha fjällräddning och ambulans-transporter till huvuduppgift. Alltefter som försvaret anskaffar helikoptrar för militära ändamål ökas tillgången på dylika maskiner även för sjöräddningstjänsten. Sjøräddningssällskapet har gjort utredningar, om det kunde vara riktigt att sällskapet anskaffade och drev helikoptrar på vissa kuststräckor, men dessa utredningar ha entydigt givit vid handen, att anskaffning av helikoptrar att enbart användas för sjöräddningstjänst icke är ekonomiskt försvarbart.

Kungstanken i den svenska sjöräddningstjänsten är, att all sådan personal och materiel, som finnes för andra samhällsnyttiga primäruppgifter, skall i mån av behov och i den mån de lämpa sig därför snabbt engageras i sjöräddningsoperationer i ett organiserat samarbete. (Så sker och denna verksamhetsform har under 18 års tid vunnit stadga och effektivitet.) Först i den mån sådana resurser icke räcker till måste speciella anskaffningar göras, och detta sker genom sjöräddningssällskapet, som således kompletterar de samhälleliga resurserna med särskilda räddningskryssare, vilka med fast anställd personal eller frivilliga räddningsmän på kusten kunna helt ägna sig åt sjöräddningstjänsten och även operationer långt bort från svenska kusten oavsett tidsåtgången. Då dessa räddningskryssare äro mycket kraftiga och säkra farkoster har sällskapets styrelse med tanke på samhällsekonomin beslutat, att de även få användas för nyttiga uppdrag för Kronan samt för samhällsgagnande uppdrag av humanitär eller liknande natur liksom för isbrytning för fisket, sjöfarten och kustbefolkningen. För dessa uppdrag, vilka icke äro direkt sjöräddning försöker sällskapet få ersättning enligt självkostnadsprincipen, och så sker i stort sett.

Samarbetet mellan de ovan uppräknade myndigheterna och andra deltagare i sjöräddningstjänsten är mycket gott, och mycket ofta diskuteras **gemensamt nya idéer om hur sjöräddningen skall kunna ytterligare effektiviseras.** Särskilt sker ständiga överläggningar mellan de tre huvudansvariga parterna, sjöfartsverket, televerket och sjöräddningssällskapet, varvid alltid de internationella aspekterna äro med i bilden. På svenskt initiativ har nämligen det internationella samarbetet på sjöräddningens område efter andra världskriget blivit mycket intimt och effektivt.

De önskemål, som dikterat motionen, synas oss väl tillgodosedda på det operativa planet och ifråga om samordning av sjöräddningstjänsten så som den fullgöres i vårt land av många olika deltagare.

Då motionären önskar en samordning av sjöräddningsfrågorna på det departementala planet, så kan det framhållas, att det dels är sällsynt att dylika frågor kommer upp, som särskilt är beroende av en samordning på departementsplanet, och dels att kommunikationsdepartementet, som ju närmast sysslar med hithörande frågor alltid tager samråd med andra departement, vilka kunna beröras av desamma. Detta gäller kanske alldeles särskilt UD, som ofta är inkopplat på sjöräddningsärenden.

En fråga, som motionären ej vidrört, men som ligger motionen mycket nära, är kustens bevakning i olika avseenden. Rationaliseringar på kusten med ty åtföljande personalindragningar vid lots- och fyrplatser samt avfolkningen på många kustavsnitt ge anledning till en översyn av bevak-

ningsfrågan. Denna fråga är av stor betydelse för sjöräddningstjänsten och sjösäkerheten över huvud taget.

Då bevakningsfrågan aktualiserats på olika sätt, och då sällskapet nyligen yttrat sig till Kungl. Maj:t i densamma, får vi här bifoga detta yttrande till Statsutskottets kännedom.

Sällskapet framhåller slutligen att det icke synes befogat med en allsidig utredning i syfte att åstadkomma en samordning av sjöräddningstjänsten, men däremot mycket önskvärt med en utredning på hög nivå i syfte att få till stånd service och bevakning (civil och militär) på kusten i en omfattning som kan anses rimlig och riktig, och där alla resurser i personal och materiel utnyttjas på effektivaste sätt.

Utskottet. Såsom av den i det föregående lämnade redogörelsen framgår har endast en av remissmyndigheterna, nämligen chefen för marinen, ansett en utredning — av det slag motionärerna begärt — vara erforderlig. Samtliga övriga har avstyrkt en utredning och i stället funnit den nuvarande ordningen fungera väl eller t. o. m. mycket väl.

Sjöfartsstyrelsen erinrar om att för Sveriges del riktlinjerna för sjöräddningsväsendet godkänkts av 1956 års riksdag på basis av särskild proposition i ämnet (prop. nr 149). Därvid uppdragna riktlinjer innebär i stort sett att staten skall bära huvudansvaret för att sjöräddningsväsendet ordnas på ett ändamålsenligt sätt, att härmed sammanhängande frågor skall handläggas av sjöfartsstyrelsen och att den speciella sjöräddningstjänsten skall ombesörjas av sjöfartsverket och sjöräddningssällskapet. Räddningsorganen deltar i verksamheten med sina ordinarie enheter och helt inom ramen för respektive statliga verks och myndigheters normala arbetsuppgifter. Att lösgöra de organ, som vid uppkommande behov biträder i sjöräddningen, från deras ordinarie sammanhang och sammanföra dem under ett departement skulle enligt styrelsens bedömande skapa betydande problem och synes icke heller vara erforderligt ur effektivitetssynpunkt.

Också telestyrelsen framhåller att den nuvarande samordningen visat sig fungera mycket tillfredsställande samt att den utan tvekan är att föredra framför en central dirigering av räddningsenheterna. En sådan skulle nämligen enligt styrelsens mening verka förlamande på hela den svenska sjöräddningstjänstens effektivitet.

Sjöräddningssällskapet framhåller bl. a. att grundtanken i den svenska sjöräddningstjänsten är att all sådan personal och materiel, som finnes för andra samhällsnyttiga primäruppgifter, i mån av behov och i den mån de lämpar sig därför snabbt skall kunna engageras i sjöräddningsoperationer och i ett organiserat samarbete. Först i den mån sådana resurser icke räcker till måste speciella tillgångar anlitas. Detta sker genom sjöräddningssällskapet som således kompletterar de samhällseliga resurserna med särskilda räddningskryssare, vilka med fast anställd personal eller

frivilliga räddningsmän på kusten helt kan ägna sig åt sjöräddningstjänsten och även operationer långt bort från svenska kusten — oavsett tidsåtgången. Samarbetet mellan de olika myndigheterna och andra deltagare i sjöräddningstjänsten är enligt sällskapet mycket gott, och ständiga överläggningar sker mellan de tre huvudansvariga parterna, sjöfartsverket, televerket och sjöräddningstjänsten, varvid även de internationella aspekterna är med i bilden.

Ikke heller utskottet har vid sin prövning av förevarande fråga funnit den av motionärerna begärda utredningen erforderlig. Med hänsyn härtill och under hänvisning jämväl till vad de för sjöräddningstjänsten närmast ansvariga organen i sina remissyttranden anfört avstyrker utskottet motionen i fråga.

Utskottet hemställer följaktligen,

att motionen II: 358 icke må föranleda någon riksdagens åtgärd.

Stockholm den 15 november 1966

På statsutskottets vägnar:

EMIL NÄSSTRÖM

Närvarade: se under utlåtandet nr 139.