



SJÖFARTSVERKET



Sommarstatistik 2026

Sjö- och flygräddningstjänst

Innehållsförteckning

Sammanfattning av räddningssommaren.....	4
Figur 1. Antal ärenden som JRCC hanterat juni–augusti 2026, per typ av räddningstjänst.....	4
Definitioner.....	9
Sjö- och flygräddningstjänst.....	10
Figur 2. Antal ärenden sjö- och flygräddning, juni–augusti 2017–2026	10
Figur 3. Fördelning av ärendenas allvarlighetsgrad sjö- och flygräddning, juni–augusti 2026	10
Sjöräddningstjänst	11
Figur 4. Antal ärenden sjöräddning juni–augusti 2026 och medelvärde juni–augusti 2023–2025, per månad	11
Figur 5. Antal ärenden sjöräddning juni–augusti 2026 och medelvärde juni–augusti 2023–2025, per län	12
Figur 6. Antal ärenden sjöräddning juni–augusti 2026 och medelvärde juni–augusti 2023–2025, per insjö	13
Figur 7. Antal ärenden sjöräddning juni–augusti 2026 och medelvärde juni–augusti 2023–2025, per objekttyp	14
Figur 8. Antal ärenden sjöräddning juni–augusti 2026 och medelvärde juni–augusti 2023–2025, per år och orsak	15
Figur 9. Antal ärenden sjöräddning (räddningstjänst och ej räddningstjänst på statligt vatten) juni–augusti 2023–2026, per år och månad	16
Flygräddningstjänst.....	17
Figur 10. Antal ärenden flygräddning juni–augusti 2026 och medelvärde juni–augusti 2023–2025, per månad	17
Figur 11. Antal ärenden flygräddning juni–augusti 2026 och medelvärde juni–augusti 2023–2025, per län	18
Figur 12. Antal ärenden flygräddning juni–augusti 2026 och medelvärde juni–augusti 2023–2025, per objekttyp.....	19
Figur 13. Antal ärenden flygräddning juni–augusti 2026 och medelvärde juni–augusti 2023–2025, per typ av flygning	19
Figur 14. Antal ärenden flygräddning juni–augusti 2026 och medelvärde juni–augusti 2023–2025, per orsak	20
Samverkansorganisationer	21
Figur 15. Ärenden inom sjöräddning och samverkansorganisationers medverkan, juni–augusti 2026....	21



Sammanfattning av räddningssommaren

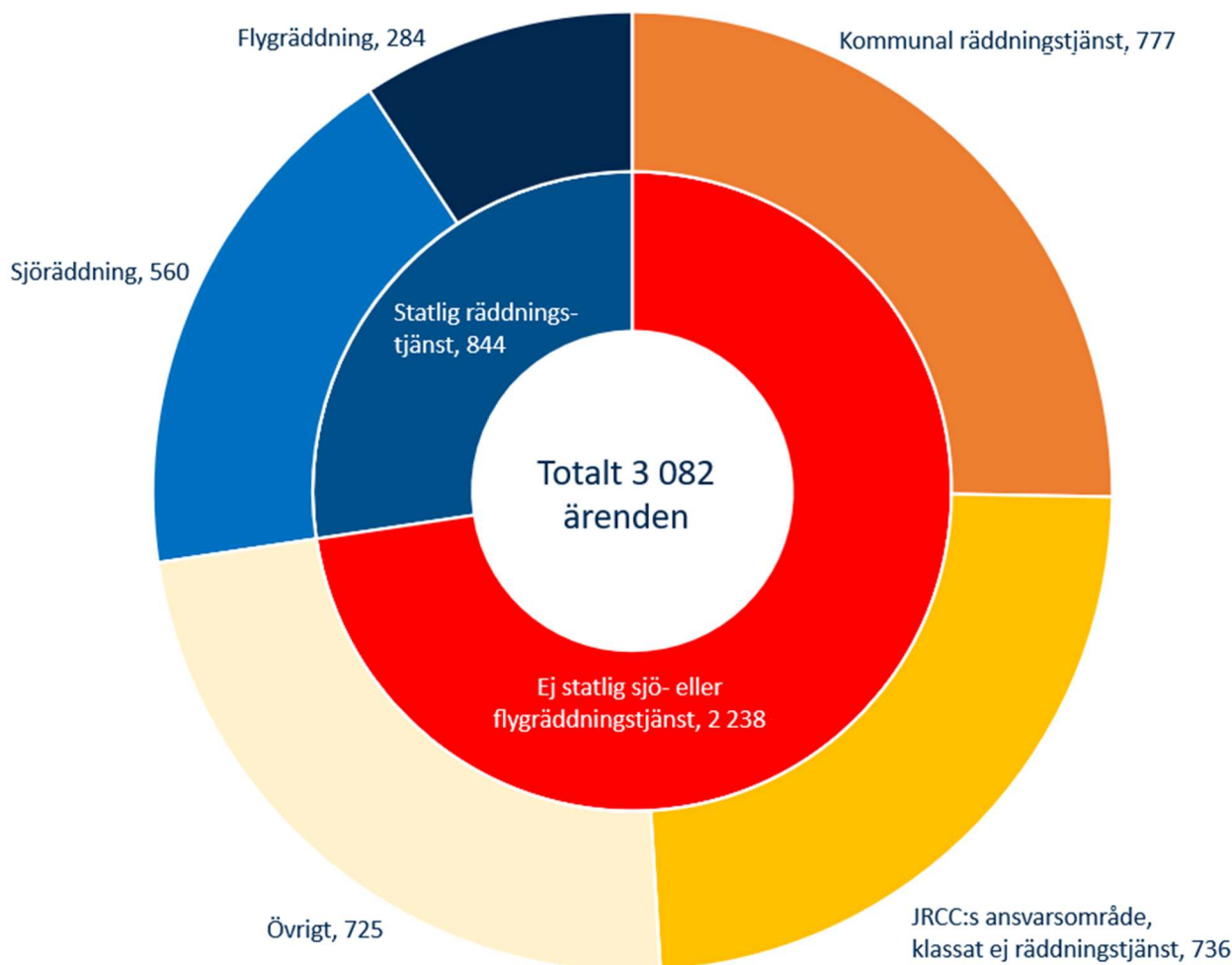
Observera att redovisningen genomgående endast avser månaderna juni–augusti vartdera året.

Sjö- och flygräddningscentralen (JRCC¹) har hanterat 3 082 ärenden totalt under sommaren 2026, varav 650 inom sjöräddningstjänst och 284 inom flygräddningstjänst.² Övriga 2 238 ärenden har klassats som vare sig sjö- eller flygräddningstjänst. Figur 1 nedan.

Segmentet ej statlig sjö- eller flygräddningstjänst utgörs till största delen av kommunal räddningstjänst. Kategorin övrigt består bland annat av läkarråd, sjuktransport sjukvårdshuvudman, polisiära ärenden, utländsk räddningstjänst och fjällräddning.

Kategorin JRCC:s ansvarsområde utgörs av larm till JRCC som inkommer som statlig sjöräddning men som inte klassas sjöräddning på grund av att person inte har bedömts vara i fara. Exempel på detta är försäkringsärenden, så som behov av bogsering i gott väder eller observation av förmodat nödställd som sedan inte visar sig vara i nöd.

Figur 1. Antal ärenden som JRCC hanterat juni–augusti 2026, per typ av räddningstjänst



¹ Joint Rescue Co-ordination Centre.

² De kortare termerna sjö- och flygräddning används oftast i rapporten trots att det formellt är sjö- och flygräddningstjänst som avses.

De 560 sjöräddningsärendena under sommaren 2026 var ungefär samma antal som under motsvarande perioder 2022–2024, medan 2025 hade 607 ärenden (8 procent fler jämfört med 2026). Mönstren för vilka typer av båtar respektive orsaker som är representerade i ärendena är detsamma som tidigare år. Likaså för i vilka län flest ärenden uppkommer. Fritidsbåtarna, främst motor- eller segelbåtar, har stått för ca 75 procent av ärendena. Orsakerna var främst maskin- eller propellerhaveri, grundstötning och hårt väder/utsatt läge. Sjøräddningsärendena uppkommer främst i Västra Götaland, Stockholm och Skåne. Ärenden i sjöarna med statlig räddningstjänst har utgjort knappt 15 procent.

De 284 flygräddningsärendena under 2026 var istället det högsta antalet sett till den senaste tioårsperioden då genomsnittet legat på 250, vilket för 2026 motsvarar 14 procent fler. År 2025 var antalet istället det lägsta sett till samma tioårsperiod, 227 motsvarande 9 procent färre jämfört med genomsnittet på 250. Ökningen under 2026 har främst utgjorts av varningslarm (till 80 procent inom militär luftfart) respektive oavslutade färdplaner (till 90 procent inom allmänflyg/bruksflyg). De två kategorierna utgör omkring 20 respektive 65 procent av orsakerna till att flygräddningsärenden uppkommer. Geografiskt har flest ärenden skett i Västra Götaland, Norrbotten och Skåne.

Antalet ärenden som vare sig klassats sjö- eller flygräddningstjänst var 2 238 vilket var en ökning med 1 procent jämfört med 2025. Sedan 2022 har antalet ärenden i kategorin ökat med i genomsnitt 3 procent per år.

På totalnivå hanterade JRCC som mest 73 ärenden under en och samma dag sommaren 2026 (den 30 juli). Av dessa rörde 61 ej statlig sjö- eller flygräddningstjänst. Flest sjöräddningsärenden, 24 stycken, hanterades den 12 juli och flest flygräddningsärenden, 10 stycken, den 1 juli.

I fråga om längst nedlagd tid räddningstjänst har ett sjöräddningsärende varat i 16 och ett annat i 13 timmar. Det förra rörde passagerarbåten Juno med 57 personer ombord, som gick på grund i Trosa skärgård. Det andra rörde fartygsolyckan med lastfartyget Misje Verde utanför Tjörn. Längst nedlagd tid räddningstjänst i ett flygräddningsärende var 10 timmar och rörde och larm från nödsändare utan position.

Fördelningen i allvarlighetsgrad, dvs. nöd, beredskap och ovisshet, var för sjöräddningen 15, 78 respektive 7 procent. Motsvarande för flygräddningen var 8, 29 respektive 64 procent.

Ett ärende motsvarar en unik händelse som i sig kan föranleda ett antal insatser. Ofta medverkar flera olika resurser vid en insats. 66 procent av räddningstjänstärendena sommaren 2026 rörde sjöräddning och 34 procent flygräddning. Följdenligt utgjorde just ytenheters engagemang en hög andel, ca 80 procent.

**560**Sjøräddningsärenden
juni–augusti 2026**284**Flygräddningsärenden
juni–augusti 2026**2 238**Övriga ärenden
juni–augusti 2026

Exempel på enheter är lotsbåtar, räddningshelikoptrar samt båtar, vattenskotrar och svävare från Sjöräddningssällskapet, Kustbevakningen och den kommunala räddningstjänsten.

Sjöräddningssällskapet medverkade i 85 procent av sommarens sjöräddningsärenden. Motsvarande för Sjöfartsverket, KBV och Kommun/Region var 24, 22 respektive 17 procent.³

Konkreta råd för en säker båtfärd

- **Säkerhet** – Använd alltid flytväst – och använd den rätt. Den ska sitta bekvämt, inte glida runt och helst vara i en stark färg som syns i vattnet. Låt barnen öva på att ha flytvästen på i vattnet.
- **Larma** – Se till att alla ombord kan larma vid en olycka. Ha mobilen i vattentätt fodral. Ring 112 eller använd 112-appen för snabb hjälp och exakt positionering.
- **Vädret** – Följ väderleksprognoserna och lär dig tolka vad olika väder kan innebära.
- **Planering** – Det lönar sig att tänka några steg framåt till sjöss. Meddela anhöriga om dina planer och håll dem uppdaterade vid ändringar i rutten. Men var också beredd att planera om beroende på väderförhållandena.
- **Underhåll/utrustning** – Serva motor och rörliga delar inför varje säsong. Kontrollera ankare och övrig kritisk utrustning. Ta de första turerna nära land.
- **Kunskap/utbildning** – Navigering och sjömanskap. Ta förarintyg eller kustskepparintyg. Anpassa hastighet efter rådande förhållanden såsom t.ex. väderlek, sikt, trafik och båtens egenskaper.

Län med flest sjöräddningsärenden 2025 och 2026

Län	2025	2026
Västra Götaland	161	161
Stockholm	141	127
Skåne	74	54
Kalmar	48	43
Halland	22	27
Gotland	13	22
Blekinge	22	19
Östergötland	15	17
Uppsala	21	14
Södermanland	21	14

³ Flera enheter och aktörer kan ha deltagit i ett och samma ärende varför den totala andelen medverkande inte summerar till 100 procent.



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

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 räddningsregion⁴ 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 ytterligare information om [Sjö- och flygräddningscentralen JRCC](#)



⁴ För definition, se sidan 9.

Sjöfartsverkets uppdrag

Räddningstjänst

Sjöfartsverket är i enlighet med 4 kap. 6 § Lag (2003:778) om skydd mot olyckor samt 3 kap. 1–2 §§ Förordning (2003:789) om skydd mot olyckor ansvarig myndighet för statlig sjö- och flygräddningstjänst. Uppdraget innefattar att:

- leda och samordna insatser när någon är, eller kan antas vara, i sjönöd, ansvara för sjuktransporter från fartyg inom Sveriges sjöterritorium och ekonomiska zon samt i Vänern, Vättern och Mälaren, dock med undantag för hamnområden.
- leda och samordna insatser för lokalisering av luftfartyg vid inträffat eller befarat haveri, eller då fara hotar lufttrafiken, inom Sveriges land- och sjöterritorium, ekonomiska zon samt i Vänern, Vättern och Mälaren, dock med undantag för hamnområden, tillhandahålla helikoptertransporter till stöd för hälso- och sjukvården vid akuta och livshotande situationer där omedelbar transport är av avgörande betydelse.

Statistik över verksamheten redovisas årligen i Sjöfartsverkets rapport för sjö- och flygräddningstjänsten. Redovisningen baseras på uppgifter ur ärendehanteringssystemet NILS. Vissa data är inte obligatoriska att loggföra, varför rapporten i dessa delar kan innehålla osäkerheter. Detta anges särskilt i respektive avsnitt. Uppgifterna uppdateras fortlöpande i syfte att säkerställa kvalitet och rättvisande underlag.

För vidare information:

Sjöfartsverkets presstjänst: 0771–40 90 09 (val 1)

E-post: info@sjofartsverket.se

Definitioner

Begrepp	Innebörd
Ärende	Ett till Sjö- och flygräddningscentralen inkommet larm eller samtal som dokumenteras och tilldelas ett unikt ärendenummer. Larmvägarna kan vara flera, t.ex. SOS 112, signaler från nödsändare, radioanrop ex. MAYDAY VHFkanal 16, direktsamtal till JRCC, flygtrafikledning, grannländers räddningscentraler.
Räddningstjänst, ej räddningstjänst	Lag (2003:778) om skydd mot olyckor, 1 kap. 2 §. 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. 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. 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.
Svensk räddningsregion/SRR (Search and Rescue Region)	Sjöfartsverket ansvarar för sjö- och flygräddningstjänsten inom svenskt territorium. Utanför svenskt territorium 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.⁵
Klassning ⁶	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: - Ovisshet - Beredskap - Nöd
Ovisshet ⁷	En situation där händelseutvecklingen behöver bevakas pga. tveksamhet råder om säkerheten för ett luftfartyg, fartyg, annan farkost, personer ombord eller om objekt saknas.
Beredskap ⁸	Beredskapsläge är förknippat med en farhåga rörande säkerheten för ett luftfartyg, fartyg, annan farkost och personer ombord.
Nöd ⁹	Nödläge klassas då ett fartyg, annan farkost inklusive ett luftfartyg eller en person med största sannolikhet befinner sig i nöd och behöver omedelbar assistans
Sjuktransport från fartyg	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 §.

⁵ [Svenskt program för sjö- och flygräddningstjänst](#)

⁶ Formuleringar i Sjö- och flygräddningscentralens drifthandbok. Ursprungligen i SAR-konventionens Annex, Chapter 1, Terms and Definitions och IAMSAR Volume II.

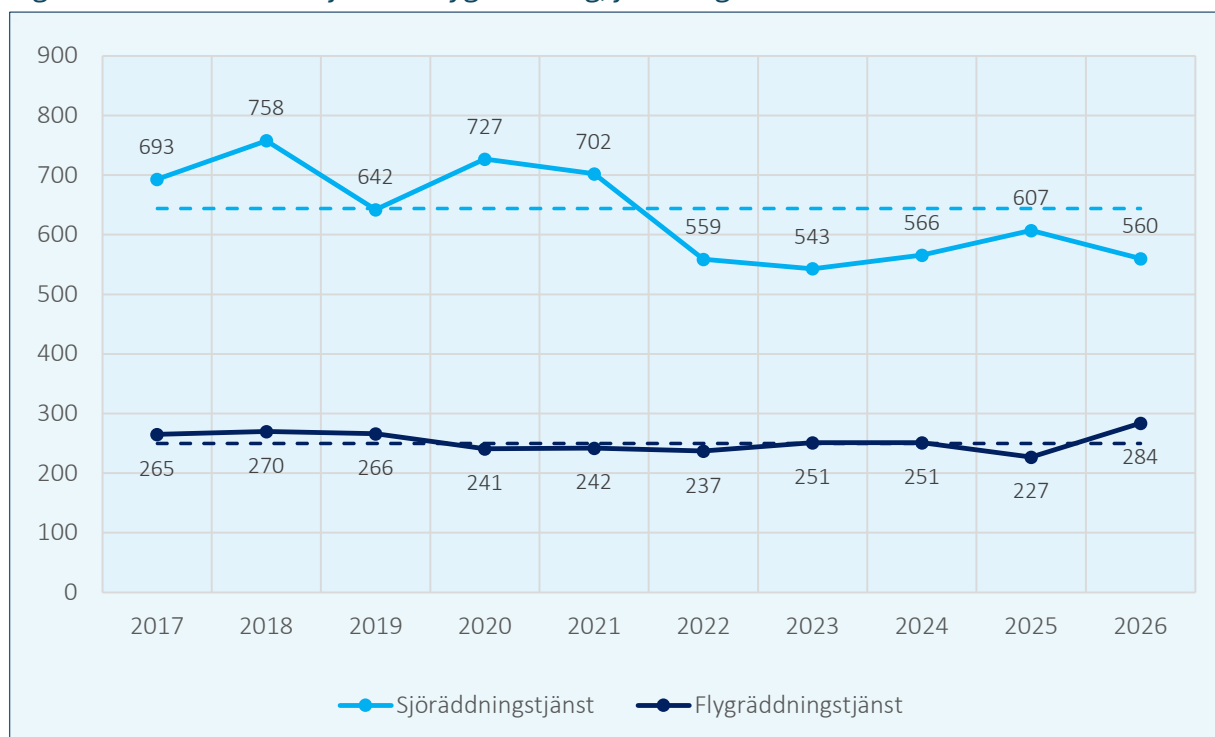
⁷ Uncertainty phase: A situation wherein doubt exists as to the safety of an aircraft or a marine vessel, and of the persons on board (IAMSAR Vol.II 3.3.2).

⁸ 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).

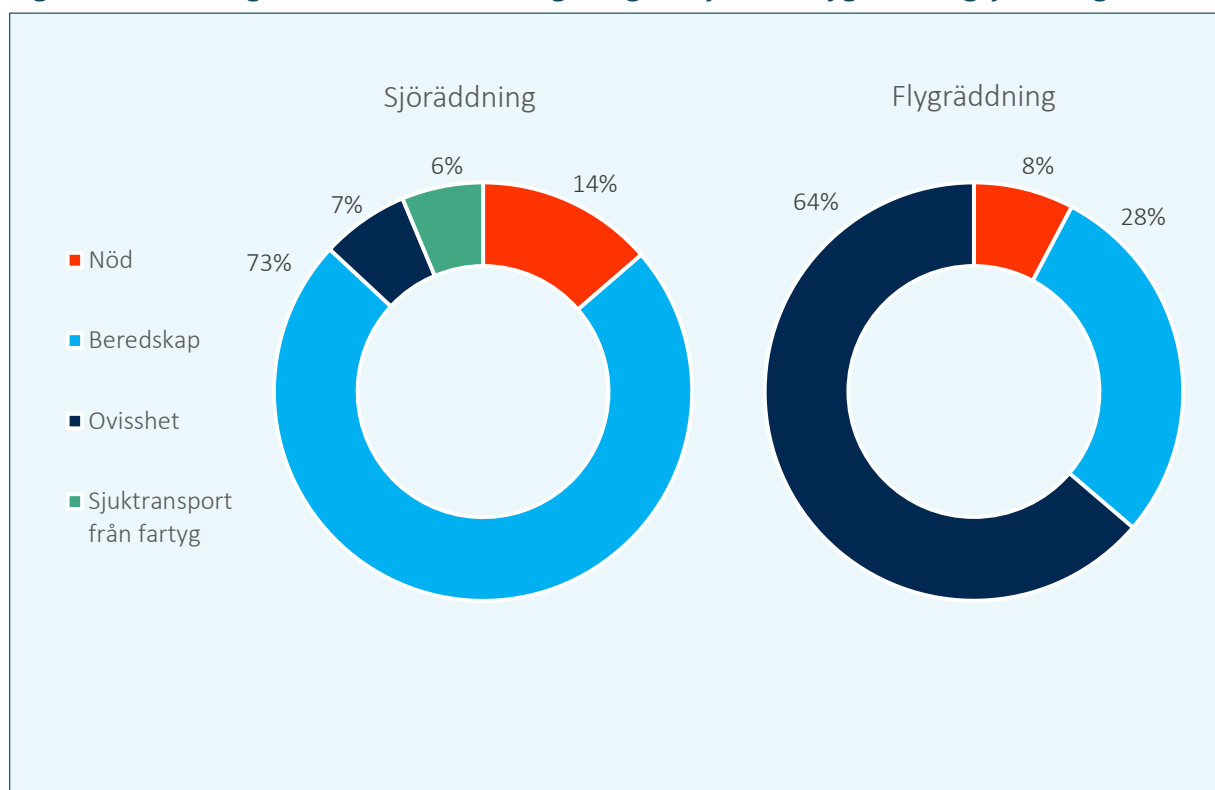
⁹ Distress phase: A situation wherein there is reasonable certainty that a vessel or other craft, including an aircraft or a person, is threatened by grave and imminent danger and requires immediate assistance board (IAMSAR Vol.II 3.3.4).

Sjö- och flygräddningstjänst

Figur 2. Antal ärenden sjö- och flygräddning, juni–augusti 2017–2026



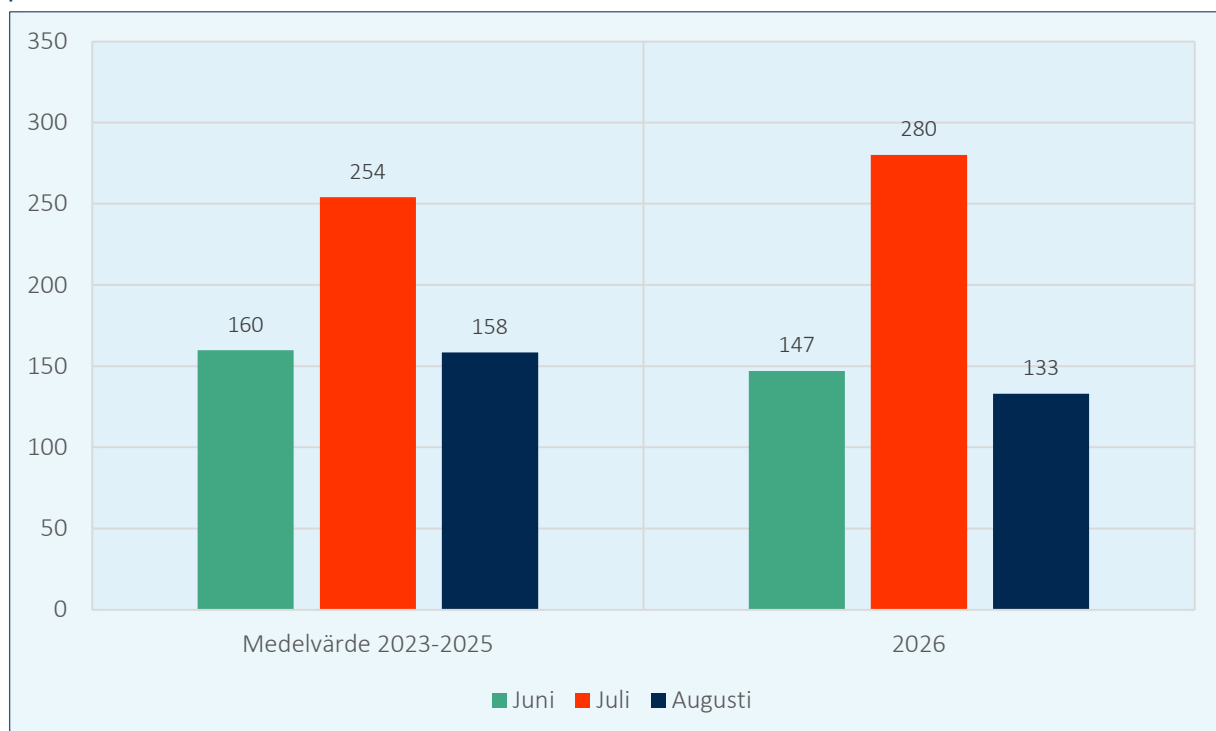
Figur 3. Fördelning av ärendenas allvarlighetsgrad sjö- och flygräddning, juni–augusti 2026



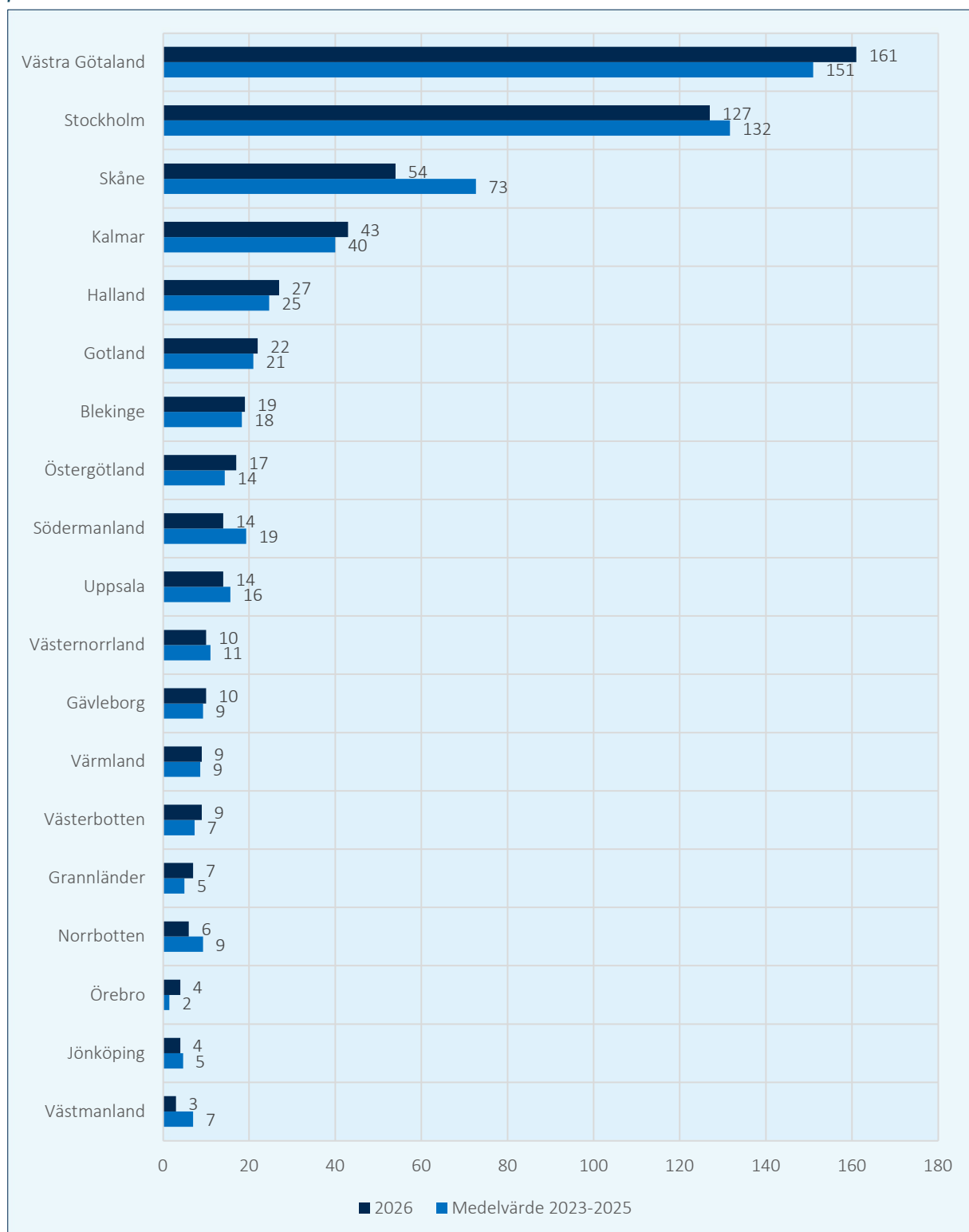


Sjöräddningstjänst

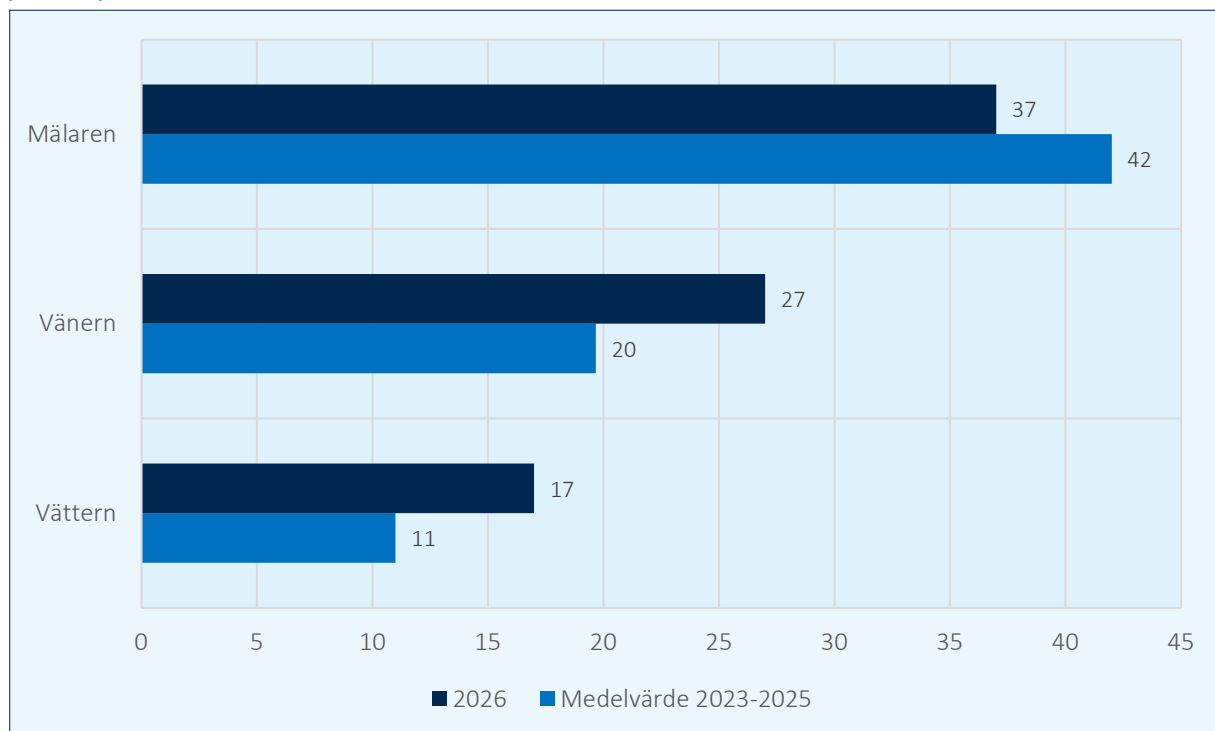
Figur 4. Antal ärenden sjöräddning juni–augusti 2026 och medelvärde juni–augusti 2023–2025, per månad



Figur 5. Antal ärenden sjöräddning juni–augusti 2026 och medelvärde juni–augusti 2023–2025, per län

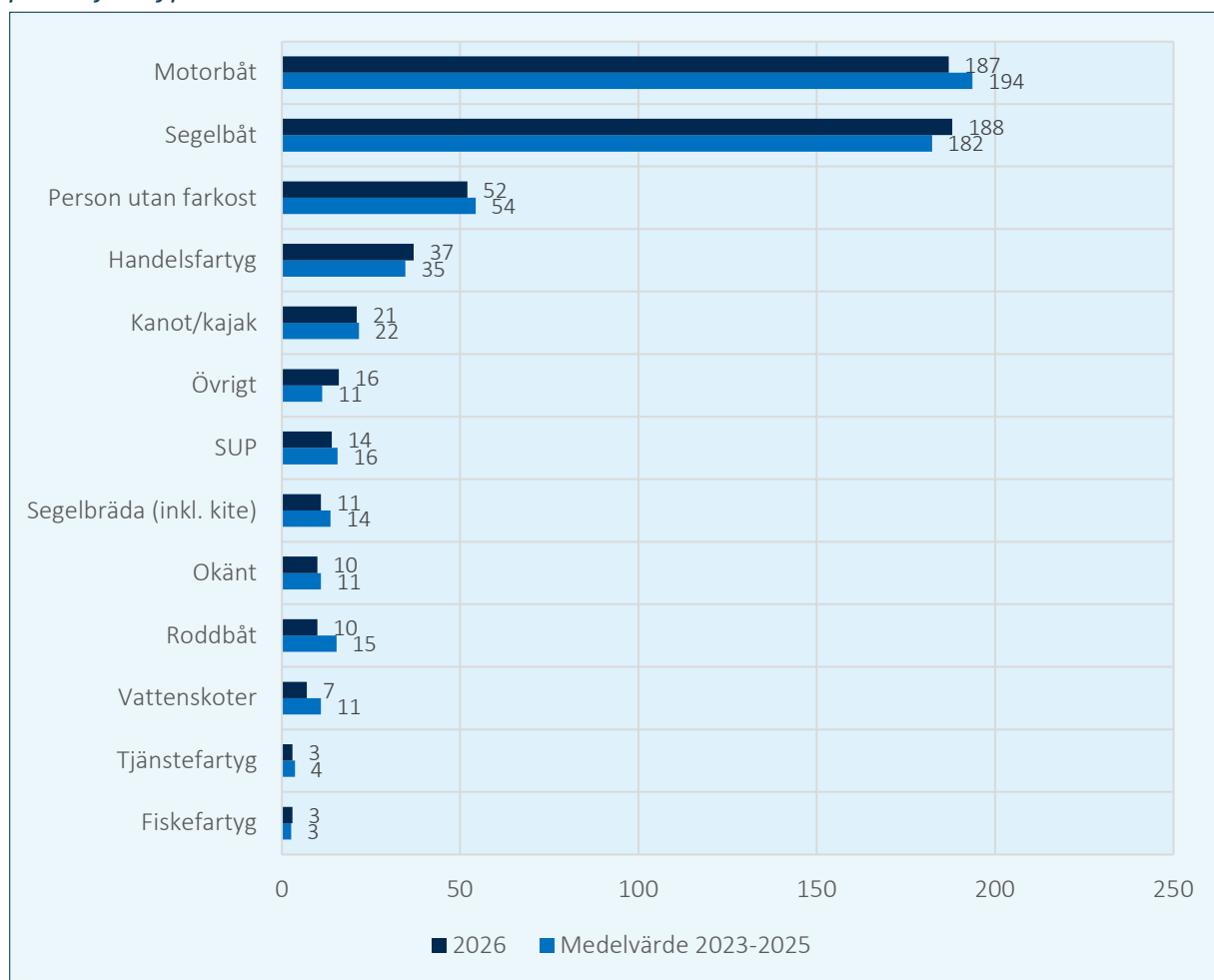


Figur 6. Antal ärenden sjöräddning juni–augusti 2026 och medelvärde juni–augusti 2023–2025, per insjö¹⁰



¹⁰ Delmängder av länen i figur 5.

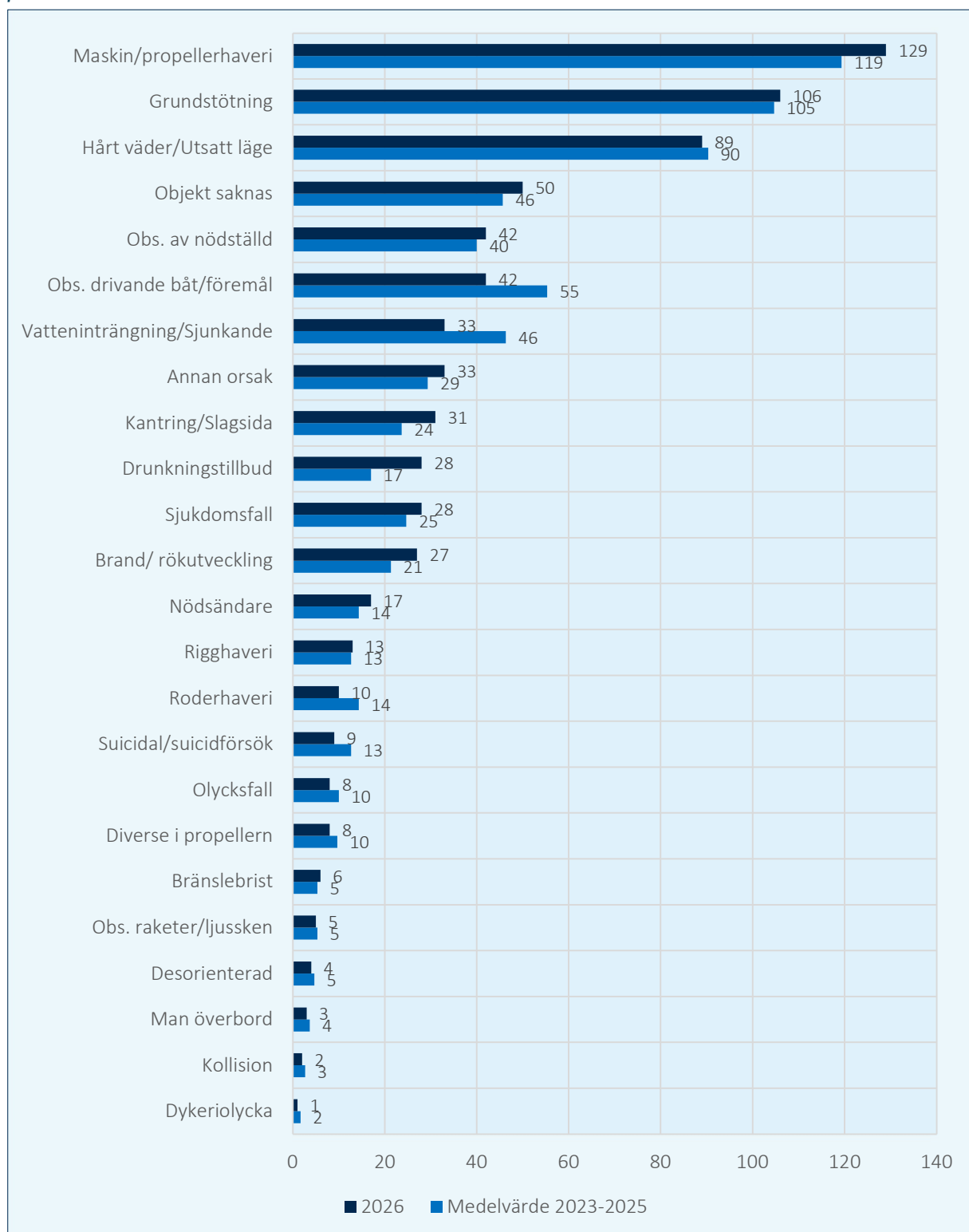
Figur 7. Antal ärenden sjöräddning juni–augusti 2026 och medelvärde juni–augusti 2023–2025, per objekttyp^{11,12}



¹¹ Flera objekt kan finnas i ett och samma ärende.

¹² Övrigt – exempelvis drivande föremål och badleksaker, Okänt – exempelvis nödsändare och nödraketer.

Figur 8. Antal ärenden sjöräddning juni–augusti 2026 och medelvärde juni–augusti 2023–2025, per år och orsak¹³



¹³ Flera orsaker kan finnas i ett och samma ärende.

Figur 9. Antal ärenden sjöräddning (räddningstjänst och ej räddningstjänst på statligt vatten^{14,15}) juni–augusti 2023–2026, per år och månad

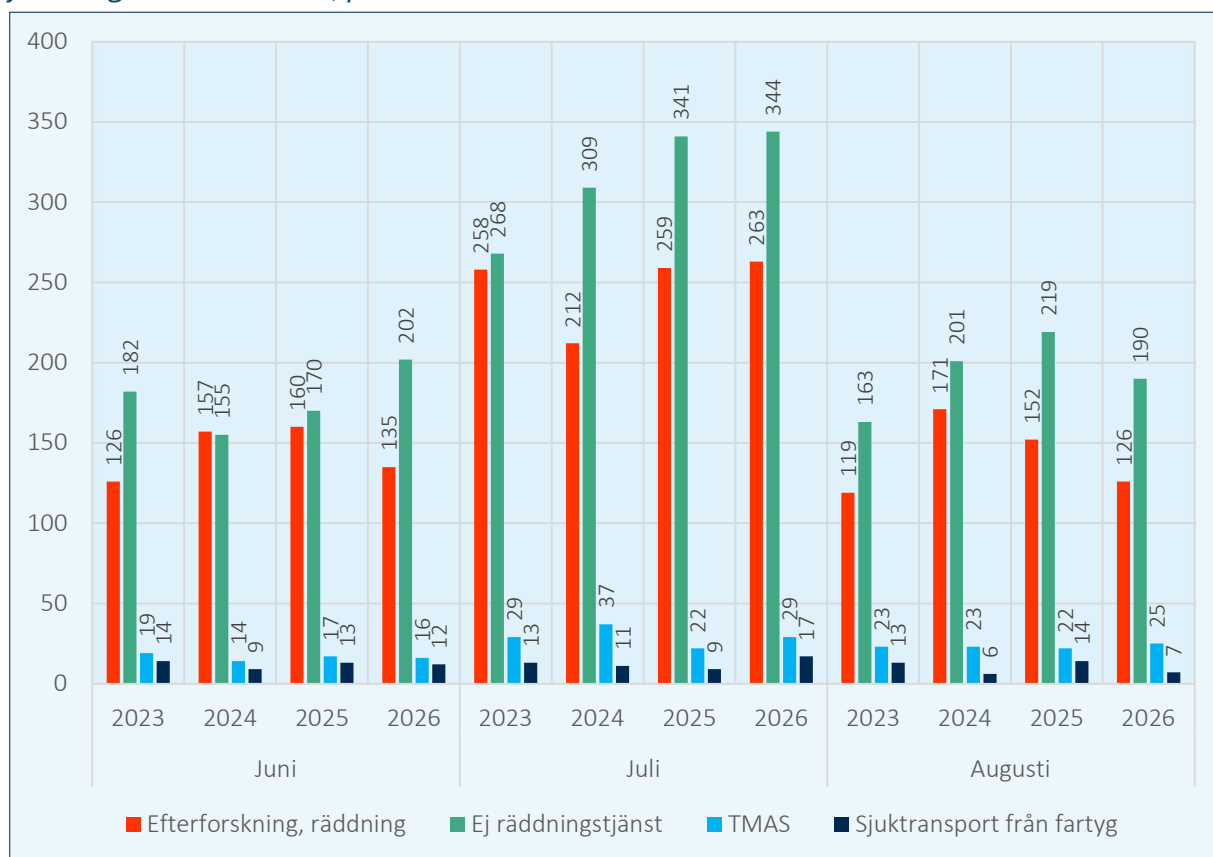


Foto: Paul Hultsbo

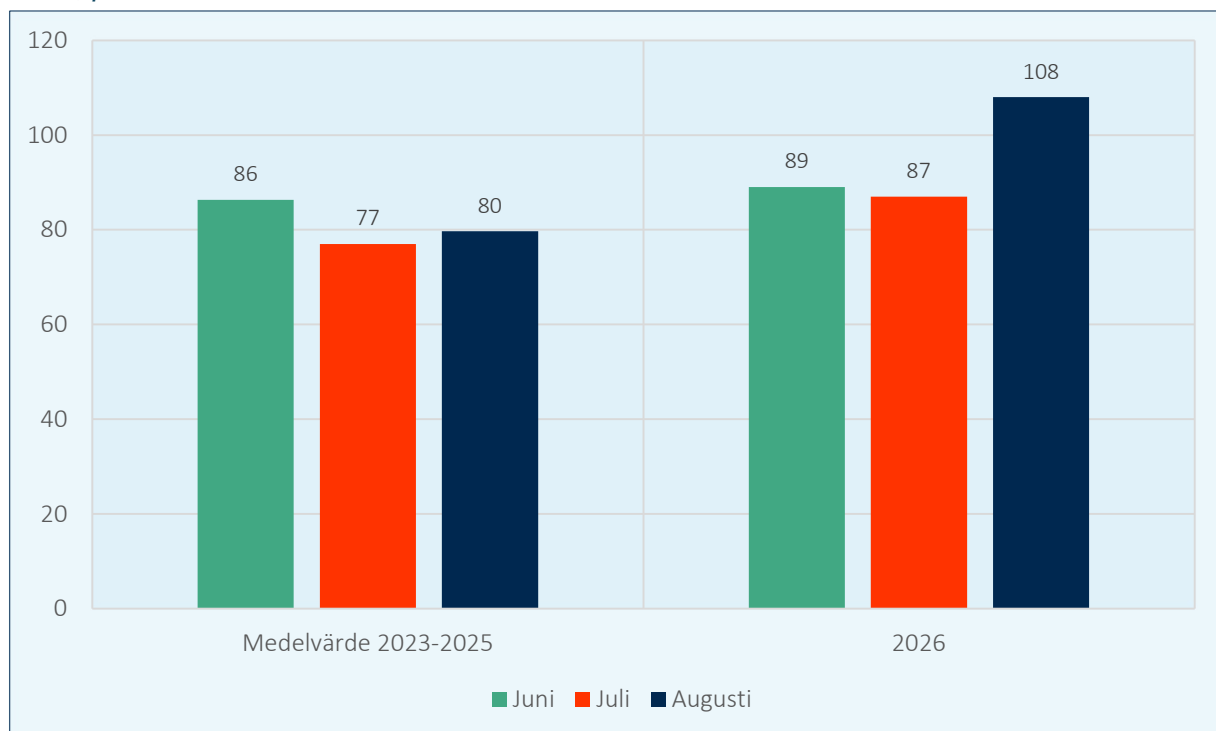
¹⁴ Exempelvis observation av drivande sjömärke eller badleksak där ingen person är saknad eller i fara, bogsering av grund utan fara för ombordvarande, segelbåt med motorhaveri som saknar vind men med möjlighet att ankra.

¹⁵ TMAS (Tele Medical Assistance Service), medicinsk rådgivning till fartyg och deras besättningar till sjöss enligt internationella överenskommelser.

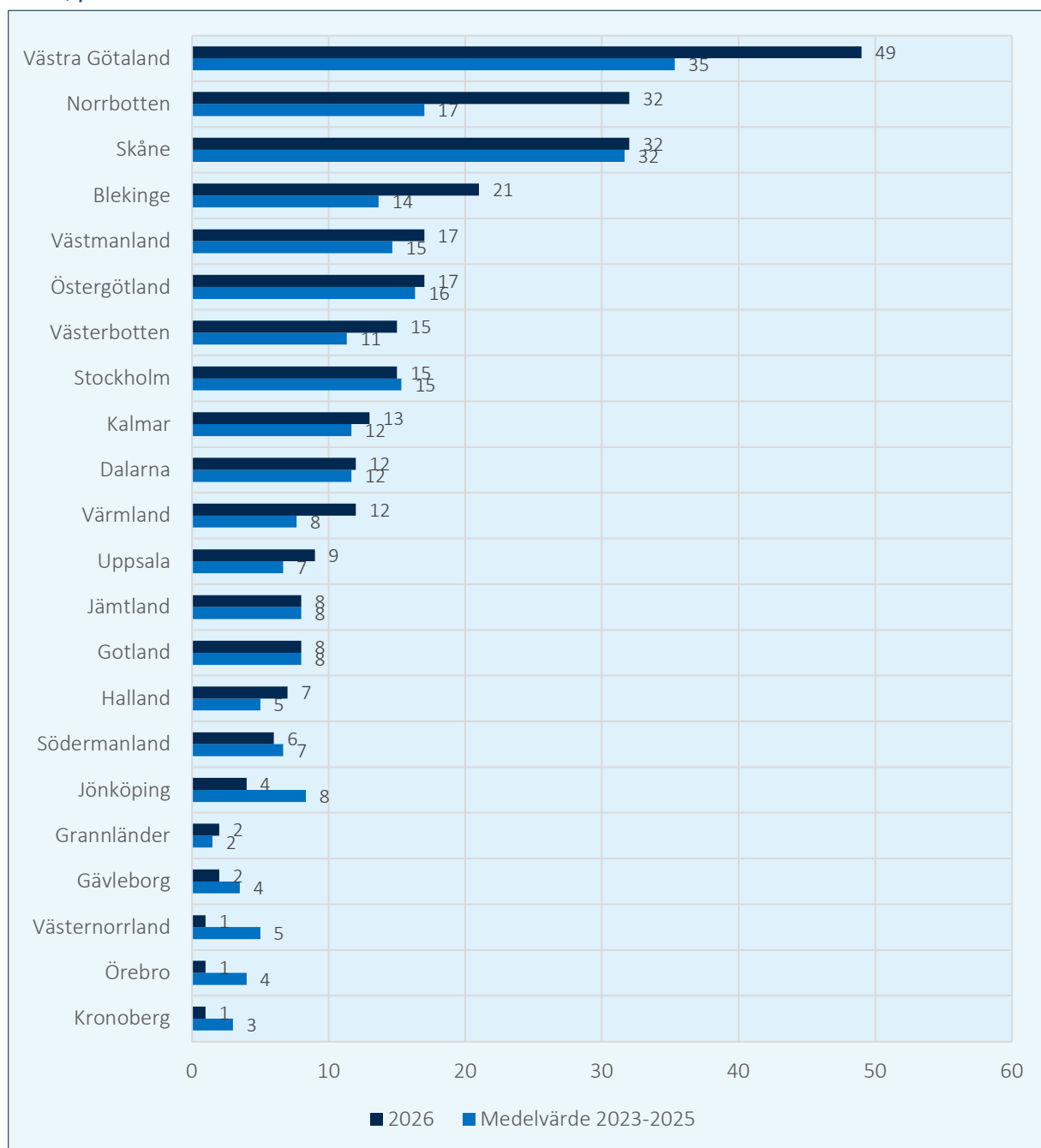


Flygräddningstjänst

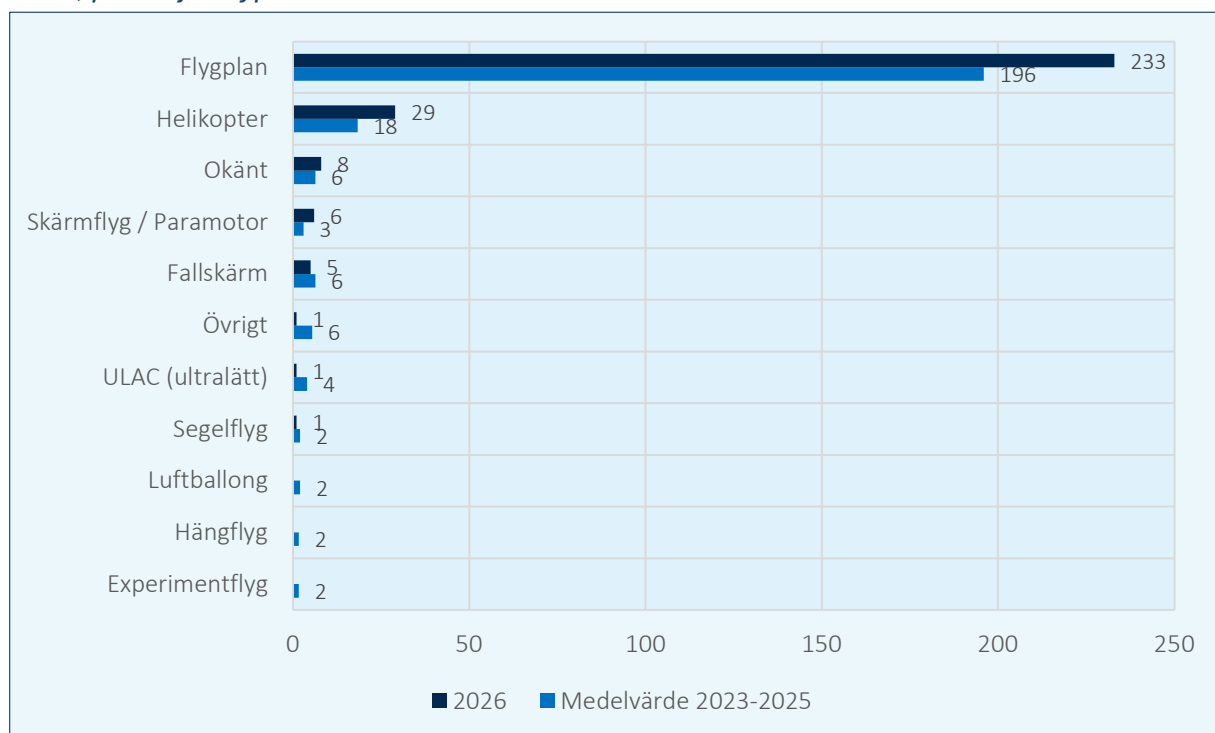
Figur 10. Antal ärenden flygräddning juni–augusti 2026 och medelvärde juni–augusti 2023–2025, per månad



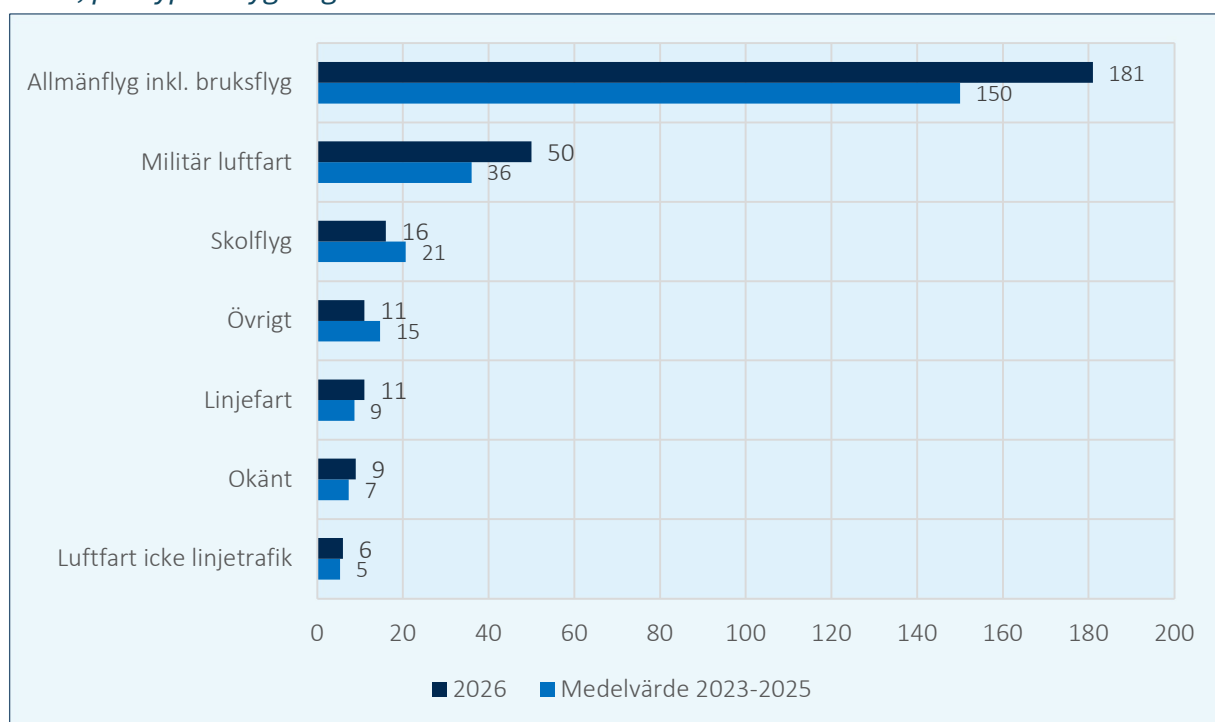
Figur 11. Antal ärenden flygräddning juni–augusti 2026 och medelvärde juni–augusti 2023–2025, per län



Figur 12. Antal ärenden flygräddning juni–augusti 2026 och medelvärde juni–augusti 2023–2025, per objekttyp



Figur 13. Antal ärenden flygräddning juni–augusti 2026 och medelvärde juni–augusti 2023–2025, per typ av flygning



Figur 14. Antal ärenden flygräddning juni–augusti 2026 och medelvärde juni–augusti 2023–2025, per orsak

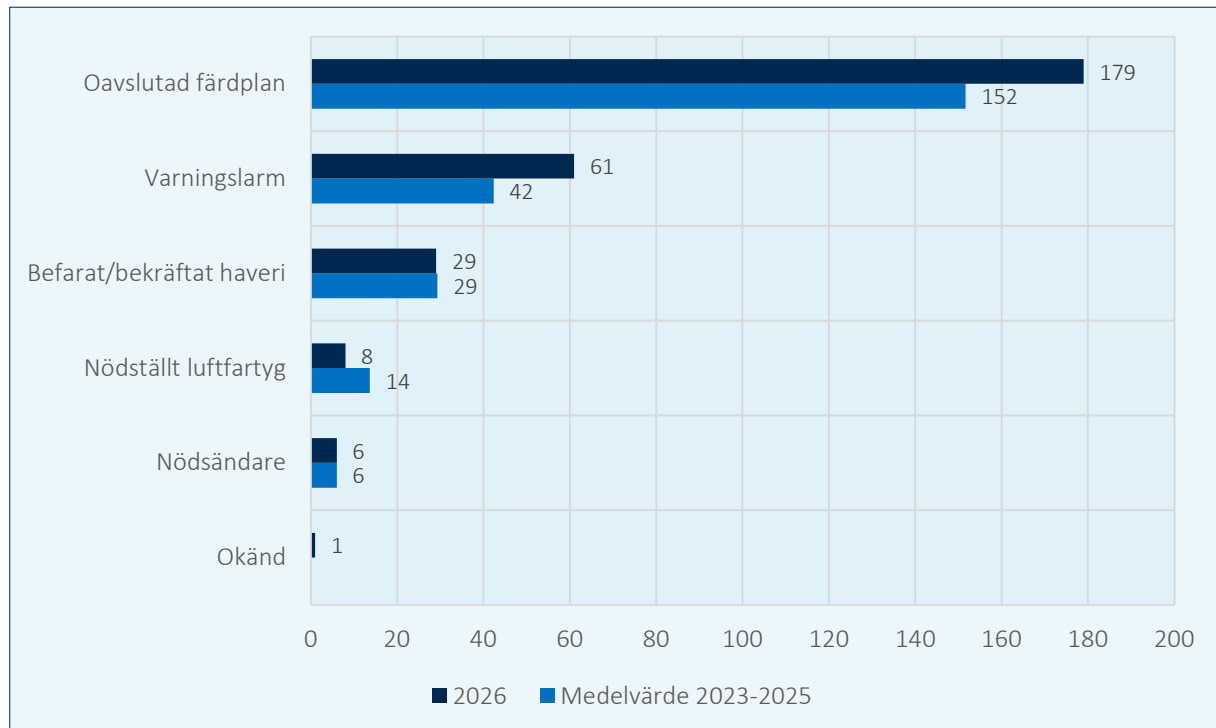
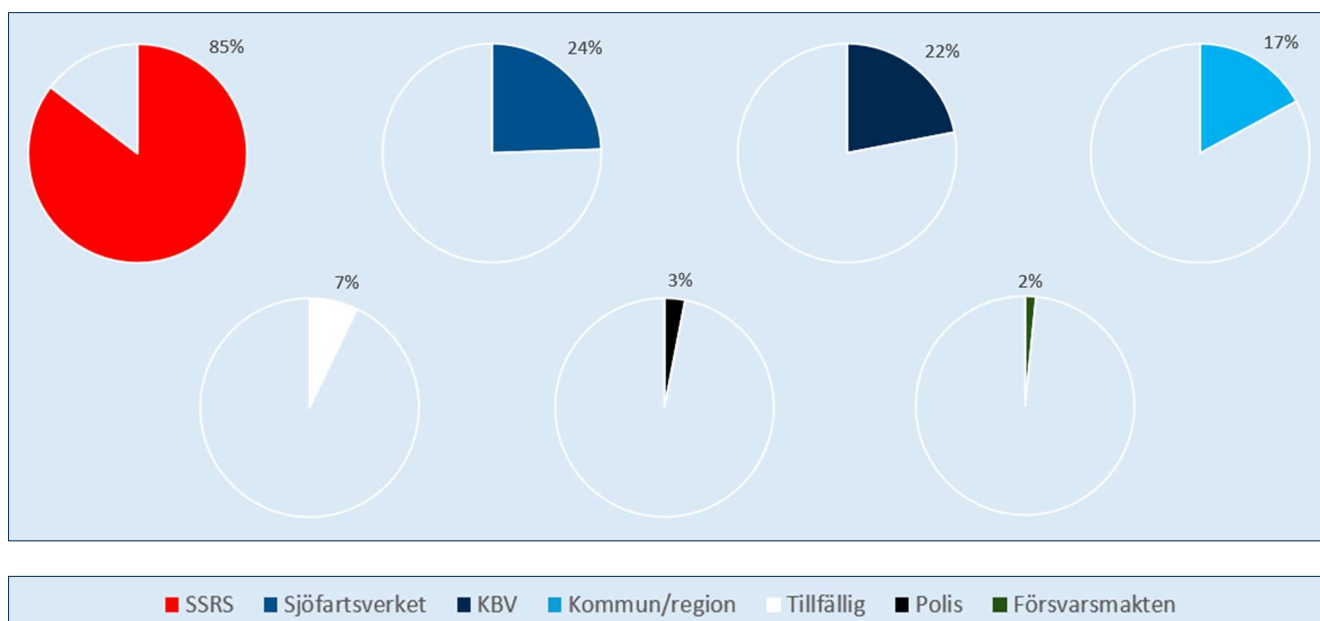




Foto: Paul Hultsbo

Samverkansorganisationer

Figur 15. Ärenden inom sjöräddning och samverkansorganisationers medverkan^{16,17}, juni–augusti 2026



¹⁶ Summerar inte till 100 procent eftersom flera aktörer kan ha medverkat i ett och samma ärende.

¹⁷ Enlig 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.



SJÖFARTSVERKET