

# Ålands Landskapsregerings Sjöräddningssällskap rf Ab??

## Bakgrund

Jag har under hösten och våren 2015-2016 sökt bakgrund och orsak till den, som jag ser det, överfinansiering av Ålands Sjöräddningssällskap rf. Jag är partisk i ärendet då jag själv driver ett företag som sysslar med bla persontransport till sjöss. Jag vill under inga omständigheter ifrågasätta det kunnande som finns i föreningen ej heller den allmännyttan den frivilliga verksamheten gör i form av att engagera och lära medlemmar, stöda myndigheter och andra organisationer. Vad jag däremot ifrågasätter är finansieringen, den tydliga avsaknaden av behovsprövning av verksamhet och investeringar, samt den kommersiella delen av verksamheten som direkt snedvrider konkurrenssituationen gentemot privata aktörer. Under arbetet har jag märkt att det vilar en bred okunskap om helhetsbilden av sällskapets verksamhet framförallt hos den betalande ÅLR. Denna "rapport" är resultatet av de svar jag fått och det material jag tagit del av samt naturligtvis mina egna subjektiva slutsatser. Grunden i frågeställningen har varit finansieringen av verksamheten och syftet med den.

## Ekonomi/finansiärer

Sällskapets bokslut finns tillgängligt på sällskapets hemsida. Sällskapet finansieras till största delen med Paf-medel som utbetalas av finansavdelningen på ÅLR. Som grund för denna finansiering finns en skriftlig överenskommelse mellan ÅLR och sällskapet undertecknad 1995. Där räknas upp vad landskapsregeringen vill att sällskapet skall syssla med och att finansieringen sköts till största del med Paf-medel. Överenskommelsen är till synes väldigt allmänt skriven och i korta ordalag kan man tolka det som "berätta vad ni ska göra-och vad det kostar". Vidare finns också ett avtal mellan ÅLR och sällskapet angående bemanningen av oljesaneringsfartyget Svärtan samt Lamor. I detta avtal hittas inget om ersättning för bemanningen men enligt sällskapet själva är detta en bidragande grund till de 5 fast anställda.

Jag har av finansavdelningen begärt de två senaste årens ansökningar samt beslutsunderlag för finansavdelningens utbetalningar till sällskapet. I svaret redogör finansavdelningen också för de generella grunderna för utbetalningarna. Finansavdelningen hänvisar bla till att sällskapet genom avtal med sjöbevakningen utför vissa räddningsuppdrag. Vid förfrågan till staben om hur detta avtal ser ut framkom att sådant avtal inte existerar utan sällskapet får ersättning på samma premisser som alla andra civila personer samt sammanslutningar som deltar i sjöräddningsuppdrag. Detta betyder att sällskapet får ersättning då de deltar i sjöräddningsuppdrag. Om detta tagits i beaktande i finansieringen har inte ännu besvarats.

Som exempelår 2016 har finansavdelningen utbetalat Paf-stöd till sällskapet 395 000 euro verksamhetsstöd, 21 000 euro till ny bil, 11 500 euro ny radare till Svante G, 19782 euro drönare med värmekamera, 30 000 euro renovering av båthuset i Saltvik. Vidare har ÅLR upphandlat en SAR båt för 580 000 euro varav 50% finansierats av oljeskyddsfonden. Båten skall användas av sällskapet i dess verksamhet. Summorna överstiger långt de summor som kan anses normalt i föreningslivet. Man skall i sammanhanget komma i håg att sällskapet är en förening och inte har något myndighetsansvar eller lagstadgade uppgifter.

En mindre inkomstkälla är medlemsavgifter, donationer och inkomster från kommersiella uppdrag. Sällskapet erbjuder sina medlemmar sk medlems service, vilket betyder att medlemmar får avgiftsfri assistans vid behov. Servicen motsvarar Trossen avtalet som finns på den finska och svenska sidan. Tanken är att förebygga olyckor genom att sänka tröskeln för att begära hjälp. Denna assistans är till sin natur helt kommersiell verksamhet och konkurrerar i princip direkt med privata aktörer. Sällskapet har ett nära samarbete med försäkringsbolaget Alandia. Alandia marknadsför och till och med betalar en del av medlemsavgiften för sin kund om denna ansluter sig till sällskapet. Det gör att kostnaden för eventuell assistans förs över på sällskapet i stället för på försäkringsbolaget. När jag ifrågasatt detta hos försäkringsbolaget, så gav de svaret "att vi är ett vinstdrivande företag som ser till den mest kostnadseffektiva lösningen för kunden och för oss". Svaret blev detsamma då jag frågade om det inte snedvrider konkurrenssituationen på marknaden. Et ärligt och fullt förståeligt svar från ett vinstdrivande företag. Dock tillade Alandia att bolaget betalar en mindre summa till sällskapet i form av "sponsoring" som tack för hjälpen. Hur stor denna summa är vill varken Alandia eller sällskapet svara på med hänvisning till att det är hemligt.

Den rent kommersiella verksamheten rör sig om persontransporter dvs båttaxi-verksamhet och kommersiell bogsering. Det betyder att sällskapet konkurrerar på dessa områden liksom vilket företag som helst. Utgångsläget är naturligtvis lättare, då löner och tonnage kommer från samhällsmedel. Denna del av verksamheten reklamförs också på sällskapets hemsida.

Finansieringen av anskaffningar och övriga kostnader kommer således till största del från samhällsmedel. Eu artikel 107 förbjuder mottagare av statsstöd att konkurrera. Enligt finansavdelningen svar om artikel 107, har man kringgått denna då Paf-medel inte räknas per definition som statsstöd. Inte heller räknas tydligen oljeskyddsfondens medel som statsstöd.

## **Uppdragen**

På sin hemsida redovisar sällskapet sina uppdrag. Prioritet 1 är räddande av människoliv. Sjöräddningsuppdrag är ett i lagen definierat begrepp. Ett sjöräddningsuppdrag är ett uppdrag då människoliv är i fara. Upprätthållande av en beredskap samt koordinering av dessa är ett myndighetsansvar som åligger Gränsbevakningsväsendet. Sjöräddning är rikets behörighet och Sjöbevakningen upprätthåller en sjöräddningsberedskap också på Åland.

Sällskapets uppdrag presenteras i kronologisk ordning på sällskapets hemsida. Jag begärde att få en närmare klassificering av uppdragen av verksamhetsledare Dag Lindholm. Någon klassificering av uppdragen finns inte annat än vad som finns tillgängligt på hemsidan. Enligt vl Lindholm är uppdragslistan komplett dvs att de rent kommersiella taxi-och bogseringsuppdragen också är med (?). Sammanlagt finns för 2015 100 uppdrag presenterade.

Av presentationen kan man se att en överväldigande majoritet av uppdragen är av kommersiell karaktär och tillhör därmed också den fria marknaden. Sammantaget vid en genomgång av dessa uppdrag förundras man över den överkapacitet som sällskapets kvantitet av enheter utgör. Vikten av sällskapets insatser skall dock betonas i gråzoner mellan sjöräddningsuppdrag och kommersiella uppdrag men jag har ställt frågan öppet till sällskapet varför det finns ett så stort behov av så många frivilliga sjöräddningsenheter men inte fått något svar till dags dato.

## **Oljeskydd**

Sällskapet har en särskild roll i landskapets oljeskyddsplan. Via avtal mellan ÅLR och sällskapet framgår att sällskapet förbinder sig att bemanna oljesaneringsfartyget Svärtan vid behov, vidare skall sällskapet delta i övningar och sköta underhåll av fartyget enligt årlig överenskommelse. Sällskapet får fritt använda fartyget, proviant och utrustningen men betalar bunker och eventuella skador själv under dessa uppdrag. Eventuell bärgarlön tillfaller sällskapet. Försäkringar betalas av ÅLR. Avtalet finns bifogat i denna skrivelse.

Ingenstans har jag funnit att någon ersättning för själva bemanningen nämnts. Sällskapet berättar själva att deras löner (dvs 5 helårslöner) finansieras av medel i bla utbyte mot denna bemanning. För skötseln av fartyget får sällskapet fakturerar 30 euro/timme.

Att denna form av bemanning är kostnadsfördelaktig för samhället kan inte ifrågasättas. Om man läser riktlinjerna för användningen av Paf-medel kan dessa betalas ut till allmännyttigt ändamål men får inte ersätta en myndighetsverksamhet. Frågan är om inte planerad bemanning av landskapets oljesaneringsfartyg tolkas som en myndighetsverksamhet? Frågan är ställd till ansvarig politiker och tjänsteman men svar har inte ännu kommit.

Sällskapet har alltså full tillgång till oljesaneringsfartyget Svärtan. Avtalsmässigt finns inga hinder för att sälja tjänster med denna, inte heller med övriga oljeskyddsbåtar. ÅLR har nyligen beställt en 11m SAR-båt med oljeskydds kapacitet. Båten skall användas av sällskapet i deras verksamhet. Finansieringen är till 50 % stöd från oljeskyddfonden och resterande 50% ÅLR. Jag har ställt frågan till Niklas Karlman på ÅLR om också denna anskaffning kommer att kunna nyttjas via ett lika frikostigt avtal som Svärtan. Svaret var att det inte är klart och att förhandlingar skall föras om detta. Jag poängterade problematiken gällande konkurrens situation som uppkommer, åt honom.

Att landskapet gör denna anskaffning utan att diskuterat avtal gällande användningen, beskriver kanske den okunskap om verksamheten som verkar finnas hos ÅLR. Man kan ju också fråga sig om hur det står till med det ekonomiska ansvarstänkandet gällande en sådan stor investering.

Jag har också ifrågasatt behovsprövningen av denna anskaffning med svar att det finns behov och funnits länge för att ÅLR skall kunna upprätthålla sin oljeskyddsberedskap. Jag frågade om nu behovet funnits länge, varför har då inte detta behov tagits i beaktande vid de senaste anskaffningarna sällskapet gjort med samhällsmedel. Något svar på denna fråga har tillsvidare inte kommit. Om oljeskyddsfartygen som anskaffats med stöd från oljeskyddfonden överhuvudtaget får användas i kommersiellt syfte har ingen inom ÅLR ännu kunnat svara på. Frågan är nyligen skickad till oljeskyddfonden regeringssekreterare Merja Huhtala på Miljöministeriet, svar väntas inom kort.

### **Behovsprövning och information**

Under min undersökning har jag ställt frågor till flertalet avdelningar inom förvaltningen och utanför. Sällskapet själva har informationsmässigt visat sig vara mycket restriktiva. I sitt strategidokument för 2014-24 har de nämnt att externa informationen skall förbättras, så att förståelsen för verksamheten bättre förankras hos allmänheten. Det är bra. När jag började mina förfrågningar väntade jag mig att bli mött av sak-argumentation, övertalningar och motiveringar. Till min stora förvåning har jag mötts av selektiva svar, "vet ej" eller tystnad. Att bedriva en organisation som omsätter samhällsmedel mellan 500 000 - 1000000 euro i året kräver mer än god vilja och ett god tanken. Att ha en fungerande extern- och intern informationsgång är en av grundpelarna. Sällskapet är i klart behov av

förbättring. Som sagt har man många gånger valt att inte svara något alls. Helt klart är att man inte är van att bli ifrågasatt.

På ÅLR har man alltid till bäst förmåga svarat på förfrågningar. Ibland har det tagit tid och svaren har missat frågan. Till dags dato har jag ännu inte hittat en enda politiker eller tjänsteman inom förvaltningen som har en klar bild av vad sällskapet sysslar med, på vilka grunder och vilket behov de täcker. Skrämmande nog så verkar det att landskapet betalar räkningen men vet inte vad de får. Det verkar ha gett en vilda västern mentalitet där sällskapet fritt kan välja spår utan att ifrågasättas eller behovsprövas.

### **Förebyggande och visioner**

På sin hemsida har sällskapet sitt strategidokument för 2014-24. I detta framgår en 0-vision med drunknade på Åland. Hur man skall uppnå denna 0-vision finns inte nämnt annat än att mer resurser skall införskaffas, så att hjälpen kommer snabbare när olyckan är framme. Den förebyggande verksamheten lyser till mångt och mycket med sin frånvaro. I statistik på raja.fi framgår att 80% av de drunknade är alkoholpåverkade. Rent statistiskt kan man i detta se en röd tråd—alkoholen. Jag ställde frågan till sällskapet angående alkohol och brottsförebyggande åtgärder och policy.

Vad gör sällskapet för att uppnå denna 0-vision? Vilken är policyn om anmälaren är berusad och begär assistans? Vad är policyn om man på plats märker att alkohol kan ha bidragit till händelsen? Vad är policyn om man märker att ett eventuellt brott ligger bakom händelsen? I vägtrafiken lägger man stor vikt vid både utredande av olyckor och tillbud för att effektivt kunna förebygga olyckor och tillbud. Sällskapets svar var att man har ett gott samarbete med myndigheterna och att man har en öppen kommunikation. Någon policy, målsättning eller interna regler presenterades inte. Vid tilläggsförfrågan om hur de gör i de fall de själva blir meddelade av kunden direkt (medlemservice) valde sällskapet att inte svara.

I sin framtids strategi kan läsas att mer resurser skall införskaffas. Oljeskyddsfonden skall nyttjas och man skall ta över delar av myndighetsverksamheten gällande sjuktransporter. Någon behovsprövning framgår inte, ej heller alternativa lösningar. Tyngdpunkten ligger på skydd av miljö och människoliv. Kostnadseffektiva ambulanstransporter i skärgården som alternativ till dyra helikoptertransporter ses i kristallkulan. Man får väl utgå ifrån att detta redan är politiskt förankrat. Också här kommer ju den kommersiella problematiken fram. Om landskapet ämnar delegera dessa uppdrag till sällskapet, så borde ju detta ingå i landskapsbudgeten och upphandling göras. Att ambulanstransporter är en kommersiell verksamhet är inget nytt. Varför man inte låter den fria marknaden var med och skapa nya företag framgår inte heller. Räddande av egendom står också på listan. Naturligtvis är det inkomstbringande att kunna vara först på plats när bärgning behövs. Man tar ingen notis om att detta är ett verksamhetsområde som tillhör den fria marknaden. Varför oljeskyddsfonden skall betala för att sällskapet utför försäkringsbolagens sysslor framgår inte heller.

Också i sin strategi verkar sällskapets verksamhet vara ett självändamål. Man nämner ofta allmännyttan men frågan är vari ligger allmännyttan i att kringgå regelverk och ha en landskapsfinansierad organisation som fritt får verka på den kommersiella marknaden.

### **Sammanfattning så här långt**

Den överenskommelse mellan ÅLR och sällskapet som gjordes 1995 verkar vara startskottet för sällskapets expanderings. Vad syftet varit från början vet jag ej, men en tanke som slagit mig är att dåvarande landskapsstyrelse gjort denna överenskommelse i tron och av okunskap att de med denna bulvanförening ersätter Sjöbevakningens resurser och verksamhet på Åland. Sjöbevakningen omdisponerade under denna tid sin bemanning och stationer lades ner. Den politiska tanken från ÅLR var säkert god, att skapa trygghet, men denna lösning har visat sig vara kostsam och ineffektiv. Som ett resultat har myndighetsnärvaron minskat på våra vatten med den också den olycksförebyggande verksamheten. Att tapetsera Ålands karta med frivilliga sjöräddningsresurser är knappast lösningen på tryggheten till sjöss.

En organisation som denna ska leva med samhället inte av samhället. Om man ser till behovet kunde verksamheten bantas kraftigt och därmed kostnaderna också. Organisationen borde fungera som ett stöd för myndigheter och andra organisationer, inte som en ersättning. Sällskapets allmännytta kunde säkert lika effektivt kunna uppfyllas med två enheter i stället för 10-tal. Vid granskning växer en bild av en bulvanförening som skapats av ivrig politisk vilja. Viljan har varit stor, likaså ambitionen. Kunskapsnivån begränsad men kassakistan stinn. Bulvanen har plötsligt vuxit, börjat leva ett eget liv, blivit ett självändamål och en symbol. Symboler ifrågasätts inte.

Sällskapet kan säkert liksom andra intresseorganisationer ha en stödande funktion på det området men frågan är om landskapets miljöskydd skall sättas på föreningsnivå och finansieringen förpassas till pokerborden? Som jag tidigare nämnt i texten, så ifrågasätter jag inte kostnadseffektivitet i det nuvarande upplägget men vill landskapsregeringen ha en trovärdig miljöskyddsberedskap, så skall detta sättas under rätt budgetmoment och inte finansieras av nätpokerspel. Att sköta sitt myndighetsansvar via bulvanföreningar hör inte en seriös demokrati till.

Sällskapet tar gärna på sig myndighetsprofilen i marknadsföringen, föreningskavajen vid finansieringsbordet och företagarhatten i arbetet. Detta ger en kombination som enligt mig motverkar sitt syfte. Mången medborgare vet inte vad Sjøräddningssällskapet rf verksamhet är. De vet inte heller skillnaden på Sjöbevakningens verksamhet och Frivillig sjöräddningsverksamhet, tyvärr finns denna okunskap också bland beslutsfattarna som borde veta.

Den bild jag fått av sällskapet är att man i all enkelhet vill hjälpa och rädda. Man är kunnig, kompetent och driftig. Avsaknaden av en klar självbild är dock påtaglig. Jag frågade öppet sällskapet hur många av de 100 uppdragen under 2015 som var sjöräddningsuppdrag. Sällskapet kunde inte svara på det utan hänvisade mig till sjöräddningscentralen (!?). Samtidigt sitter finansavdelningen och skriver ut checkar till den "frivilliga" sjöräddningen som enligt deras beskrivning räddar människoliv till sjöss.

*Vår Landskapsregering har skapat en "frivillig" räddning organisation som finansieras med samhällsmedel, skall enligt beskrivning utföra myndighetsuppgifter, konkurrerar på den fria marknaden och har inget lagbundet ansvar.*

### **Förslag inför framtiden**

- ✓ Den överenskommelsen mellan ÅLR och sällskapet är från 1995. Överenskommelsen bör förnyas och restriktioner för kommersiell verksamhet stipuleras likaså finansieringen (se punkt nedan), samt i övrigt anpassas till en föreningsnivå.

- ✓ Sällskapets särställning i finansieringssammanhang avskaffas, så att finansieringen hålls på en behovsprövad nivå.
- ✓ Verksamheten behovsprövas och en verksamhetsanalys görs tillsammans med berörda myndigheter.
- ✓ Sällskapets fokus ändras från producerande till kunnande.
- ✓ Bemanning av oljesaneringsfartyget Svärtan upphandlas. Bemanningen kompletteras med frivilliga krafter så som sällskapets frivilliga resurser. Genom avtal stipuleras övningstillfällen mm. Kompletterande resurser kan med fördel upphandlas från privata sektorn vilket också ger positiva ekonomiska effekter.
- ✓ En politisk vilja att se en ökad myndighetsnärvaro på sjön uttalas i sammanhanget av 0-vision. Vid tillbud till sjöss säkerställs de inblandades rättssäkerhet med att en opartisk myndighet kommer till platsen.
- ✓ En klar gränsdragning dras mellan kommersiell verksamhet och sjöräddningsverksamhet.
- ✓ Vid en myndighetsersättande verksamhet skall opartiskheten kunna garanteras.
- ✓ Sällskapets kommersiella dvs materiella räddandet skall finansieras av privata intressenter tex försäkringsbolag ej samhällsmedel.

Vilhelm Holmberg

0405043601

Vilhelm.holmberg@aland.net