

# Regeringens proposition 2011/12:11



Säkerställande av sjö- och flygräddning

Prop.  
2011/12:11

---

Regeringen överlämnar denna proposition till riksdagen.

Stockholm den 22 september 2011

*Jan Björklund*

*Catharina Elmsäter-Svärd*  
(Näringsdepartementet)

## Propositionens huvudsakliga innehåll

I propositionen föreslås att riksdagen godkänner att regeringen förvärvar Scandinavian Helicopter Invest AB (SHI) och därigenom även bolagets dotterbolag. Det föreslås också bl.a. att riksdagen bemyndigar regeringen att besluta om kapitaltillskott till SHI och att avyttra samtliga aktier i bolaget eller avveckla det. Förvärvet sker i syfte att säkerställa att sjö- och flygräddningsverksamheten i riket kan upprätthållas utan avbrott.

1	Förslag till riksdagsbeslut.....	3
2	Ärendet och dess beredning.....	4
3	Förvärv av Scandinavian Helicopter Invest AB .....	5
4	Ekonomiska konsekvenser.....	9
	Utdrag ur protokoll vid regeringssammanträde den 22 september 2011.....	11

Regeringen föreslår att riksdagen

1. godkänner att regeringen på det sätt som redogörs för i denna proposition förvärvar samtliga aktier i Scandinavian Helicopter Invest AB till ett belopp om 28 miljoner kronor (avsnitt 3),

2. bemyndigar regeringen att överta sådana derivatkontrakt som finns i Scandinavian Helicopter Invest AB och dess dotterbolag Norrlandsflyg AB inom en ram om 220 miljoner kronor (se avsnitt 3),

3. bemyndigar regeringen att i övrigt vidta de åtgärder som behövs för att genomföra förvärvet av Scandinavian Helicopter Invest AB (avsnitt 3),

4. bemyndigar regeringen att under perioden 2011–2012 besluta om kapitaltillskott till Scandinavian Helicopter Invest AB om högst 97 miljoner kronor (avsnitt 3),

5. bemyndigar regeringen att avyttra samtliga aktier i Scandinavian Helicopter Invest AB eller avveckla bolaget (avsnitt 3).

Sjöfartsverket ansvarar för att se till att en fullödig sjö- och flygräddningsverksamhet, nedan kallad SAR-verksamhet efter engelskans Search and Rescue, upprätthålls i Sverige. En central del av denna verksamhet utgörs av helikopterbunden verksamhet. Denna bedrivs för närvarande av operatören Norrlandsflyg AB (Norrlandsflyg) på uppdrag av Sjöfartsverket. Sju helikoptrar används i verksamheten. Norrlandsflyg ägs av Scandinavian Helicopter Invest AB (SHI). SHI äger även Osprey Training AB, som är ett bolag avsett att bedriva utbildningsverksamhet beträffande helikoptrar men som ännu inte hunnit påbörja någon verksamhet. SHI ägs i sin tur av Scandinavian Helicopter Group AB (SHG).

Sjöfartsverket informerade under januari 2011 Norrlandsflyg om att verket, på grund av bolagets finansiella ställning, inte avsåg att förlänga pågående uppdragsavtal mellan parterna vid avtalstidens utgång. Detta eftersom verket långsiktigt ville säkerställa den helikopterbundna SAR-verksamheten, såväl operativt som finansiellt, genom att införliva den i myndigheten.

Under sommaren 2011 lämnades Sjöfartsverket besked av företrädare för SHG-koncernen om att det fanns en risk för att SHI kunde komma på obestånd. Verket erbjöds även att förvärva SHI. Mot denna bakgrund slöt Sjöfartsverket den 9 augusti 2011 ett avtal med SHG om förvärv av SHI. Sjöfartsverket ska tillträda aktierna senast den 1 november 2011 under förutsättning att vissa villkor dessförinnan uppfyllts. Avtalet förutsätter bl.a. för sin giltighet att riksdagen och regeringen godkänt förvärvet av aktierna. Den 21 augusti 2011 inkom Sjöfartsverket med en skrivelse till Regeringskansliet (dnr N2011/4693/TE). I skrivelsen anhåller verket om att riksdagen och regeringen ska godkänna förvärvet av SHI. Till skrivelsen fogades den 26 augusti 2011 en legal förvärvsanalys av SHI och dess dotterbolag som Sjöfartsverket låtit utföra.

Regeringen har i budgetpropositionen för 2012 anført att den under hösten 2011 avser att lämna en proposition till riksdagen med förslag innebärande att riksdagen godkänner ett förvärv av samtliga aktier i SHI, till ett belopp om 28 miljoner kronor (prop. 2011/12:1, utgiftsområde 22, avsnitt 3.7.14). Regeringen föreslår nu i denna proposition bl.a. att riksdagen ska godkänna förvärvet av aktierna i SHI. Frågan om förvärv av aktierna är av sådan karaktär att regeringen inte ansett att det har funnits behov av att inhämta yttranden och upplysningar från några myndigheter, sammanslutningar eller enskilda.

**Regeringens förslag:** Riksdagen godkänner att regeringen på det sätt som redogörs för i denna proposition förvärvar samtliga aktier i Scandinavian Helicopter Invest AB till ett belopp om 28 miljoner kronor.

Regeringen bemyndigas att överta sådana derivatkontrakt som finns i Scandinavian Helicopter Invest AB och dess dotterbolag Norrlandsflyg AB inom en ram om 220 miljoner kronor samt att i övrigt vidta de åtgärder som behövs för att genomföra förvärvet av Scandinavian Helicopter Invest AB.

Regeringen bemyndigas också att under perioden 2011–2012 besluta om kapitaltillskott till Scandinavian Helicopter Invest AB om högst 97 miljoner kronor.

Regeringen bemyndigas slutligen att avyttra samtliga aktier i Scandinavian Helicopter Invest AB eller avveckla bolaget.

### Skälen för regeringens förslag

#### *Bakgrund*

Sjöfartsverket är räddningstjänstansvarig myndighet för sjö- och flygräddningstjänst enligt lagen (2003:778) om skydd mot olyckor och förordningen (2003:789) om skydd mot olyckor. Enligt 2 § förordningen (2007:1161) med instruktion för Sjöfartsverket är en av verkets huvuduppgifter att tillhandahålla sjöräddnings- och flygräddningstjänst. Sjöfartsverket upprätthåller i detta syfte en sjö- och flygräddningscentral, som med en engelsk beteckning kallas Joint Rescue Coordination Center (JRCC). Denna är belägen vid Kåringberget i Göteborg och är bemannad dygnet runt. Den är utrustad med avancerad teknisk utrustning, bl.a. ett kustradionät (VHF) som fjärrmanövreras för att upprätthålla radiosamband med sjö- och luftfarten samt räddningsenheterna som utgörs av fartyg och helikoptrar.

Tillgången till räddningsenheter är central för möjligheten att tillhandahålla sjö- och flygräddningsverksamhet, nedan kallad SAR-verksamhet efter engelskans Search and Rescue. Sjöfartsverket har till följd av sitt uppdrag enligt nyss nämnda lag och förordningar ansvar för att räddningshelikoptrar finns att tillgå för statlig räddningstjänst. Den helikopterbundna SAR-verksamheten utförs för närvarande av den av Sjöfartsverket upphandlade operatören Norrlandsflyg AB (Norrlandsflyg), från verkets fem olika baser (Säve/Göteborg, Kallinge/Ronneby, Visby, Norrtälje och Skellefteå). Sju helikoptrar används i SAR-systemet, varav två utgör reservkapacitet för de fem ordinarie helikoptrarna. Reservkapaciteten utgör en förutsättning för att systemet vid alla tidpunkter ska vara fullt operativt. Norrlandsflyg är operatör av samtliga sju helikoptrar, vilket innebär att bolaget svarar för all drift inklusive besättningar, underhåll och upprätthållande av nödvändiga tillstånd.

Helikoptrar tillhandahålls Norrlandsflyg genom avtal med Scandinavian Helicopter Group AB (SHG) och Sjöfartsverket. SHG äger en helikopter och leasar fyra. De två övriga helikoptrarna leasas av Sjöfartsverket självt. Norrlandsflyg ägs av Scandinavian Helicopter Invest AB (SHI) som i sin tur ägs av SHG. De besättningar och den underhållspersonal som behövs för att sköta helikoptrarna är anställda av Norrlandsflyg.

Antalet helikoptrar och deras geografiska placering ska ses mot bakgrund av den gällande målsättningen för SAR-verksamheten. Målsättningen är att nödställda på svenskt territorialvatten, då positionen är känd, ska kunna undsättas inom 60 minuter i 90 procent av fallen. På internationellt vatten inom den svenska sjöräddningsregionen ska undsättning kunna ske inom 90 minuter i 90 procent av fallen. För flygräddningen är motsvarande målsättning att lokalisera den nödställda inom 90 minuter med fungerande nödsändare och inom 24 timmar utan fungerande nödsändare i 90 procent av alla fall. Inställelsetiden är 15 minuter dygnet runt. Om antalet helikoptrar minskas eller deras geografiska placeringar avviker mer än marginellt från de nuvarande medför det enligt Sjöfartsverkets bedömning att nu angivna målsättningar inte kan uppnås.

Den nu aktuella verksamheten regleras i första hand genom lagen om skydd mot olyckor och förordningen om skydd mot olyckor. Sverige har dessutom genom att tillträda internationella konventioner åtagit sig att upprätthålla SAR-verksamhet. Beträffande luftfart gäller konventionen angående internationell civil luftfart av den 7 december 1944 (Chicagokonventionen). Av artikel 25 i Chicagokonventionen följer bl.a. att varje fördragsslutande stat förbinder sig att inom sitt territorium vidta sådana åtgärder för undsättning av luftfartyg i nöd, som den finner utförbara och att under sina egna myndigheters kontroll tillåta luftfartygs ägare eller myndigheterna i den stat, där luftfartyget är registrerat, att vidta de hjälpåtgärder som omständigheterna kan kräva. I Chicagokonventionens annex 12 finns närmare bestämmelser om inrättandet, upprätthållandet och utförandet av SAR-verksamhet.

Beträffande sjöfarten gäller International Convention on Maritime Search and Rescue antagen i Hamburg den 27 april 1979 (SAR-konventionen). Av kapitel 2 i SAR-konventionen följer att de fördragsslutande staterna ska tillförsäkra att nödvändiga åtgärder vidtas för en fungerande SAR-verksamhet.

I mitten av 1990-talet slöt Sjöfartsverket avtal med Försvarmakten om att Försvarmakten skulle hålla helikopter i beredskap för SAR-verksamhet på fyra, senare fem, platser i Sverige. I början av 2000-talet minskade Försvarmaktens möjligheter att bistå Sjöfartsverket med helikopter för SAR-verksamhet. För att komplettera helikopterberedskapen genomförde Sjöfartsverket 2001 en första offentlig upphandling av sådan verksamhet. Avtal slöts med Norrlandsflyg om att bolaget som civil operatör skulle bedriva SAR-verksamhet vid vissa baser. I samband med försvarsbeslutet i december 2004 fick Sjöfartsverket regeringens uppdrag att utreda vilka konsekvenser som minskningen av Försvarmaktens organisation skulle få för tillhandahållandet av SAR-helikoptrar. I redovisningen av uppdraget konstaterade Sjöfartsverket att vissa delar av landet efter Försvarmaktens omorganisation skulle stå utan tillräcklig

helikopterkapacitet. Mot denna bakgrund genomförde Sjöfartsverket 2005 på mycket kort tid en upphandling av ett civilt alternativ. Även denna upphandling vanns av Norrlandsflyg. Sedan 2009 tillhandahåller Försvarsmakten inte längre någon SAR-verksamhet för vare sig civila eller militära behov. I stället sköter Sjöfartsverket, genom upphandlingen från Norrlandsflyg, för den helikopterbundna SAR-verksamheten i Sverige.

#### *Förvärvsbehovet*

Norrlandsflyg och dess moderbolag SHI har under flera år haft ekonomiska svårigheter. Under våren 2009 gick Sjöfartsverket med på en omförhandling av avtalen under pågående avtalsperiod i syfte att undvika en konkurs eftersom en sådan befarades få svåra konsekvenser för SAR-verksamheten. Omförhandlingen resulterade i årliga tillskott om mer än 50 miljoner kronor utöver det ursprungliga årliga beloppet på 157 miljoner kronor. Detta har dock visat sig otillräckligt och vid årsskiftet 2010/2011 begärde Norrlandsflyg ökade tillskott.

Mot denna bakgrund har Sjöfartsverket fattat beslut om att införliva hela SAR-verksamheten, såväl helikoptrar som bemanning m.m., i verket vid avtalens utgång. Avtalen löper ut successivt fr.o.m. januari 2012 fram t.o.m. januari 2013. Till följd av verksamhetens karaktär och de strikta krav som ställs på såväl räddningshelikoptrarnas utformning som besättningen, bedömer Sjöfartsverket möjligheten att på kort sikt fasa in en ny leverantör som obefintlig. Marknaden för helikopterburen SAR-kapacitet är mycket begränsad och uppstår i praktiken endast i samband med upphandlingar av sådan kapacitet. Tillgången till helikoptrar anpassade för SAR är mycket begränsad.

Norrlandsflyg meddelade under våren 2011 att bolaget inte hade möjlighet att leverera helikoptertjänster under den återstående avtals-tiden. Leasingsituationen var vidare sådan att helikoptrarna inte med säkerhet kunde användas för SAR-verksamhet vid en befarad obeståndssituation i Norrlandsflyg.

Ett bortfall av den verksamhet som Norrlandsflyg bedriver skulle innebära att Sjöfartsverket inte skulle kunna lösa sin uppgift att upprätthålla en fungerande SAR-verksamhet. Detta skulle kunna medföra att Transportstyrelsen tvingas deklarerera Sverige som ett s.k. farligt område enligt 1 kap. 6 § luftfartsförordningen (2010:770) och meddela flygbolagen detta. Kommersiell flygtrafik skulle visserligen inte omöjliggöras men det skulle ankomma på flygbolagen att avgöra om de trots detta vill flyga till, från eller över Sverige. Ytterst skulle det dock bli varje luftfartygs befälhavare som fick avgöra denna fråga för varje enskild flygning, jfr 5 kap. 3 § luftfartslagen (2010:500). Liksom för luftfartens del skulle redarna och ytterst fartygets befälhavare i det enskilda fallet få avgöra om avsaknaden av en fungerande SAR-verksamhet i Sverige utgör skäl för att inte trafikera svenska farvatten.

Sjöfartsverket har i en skrivelse inkommen till Regeringskansliet den 21 augusti 2011 (dnr N2011/4693/TE) förklarat att verket undersökt tänkbara alternativ för att lösa den uppkomna situationen. Ett alternativ som Sjöfartsverket övervägt är att låta Norrlandsflyg gå i konkurs, för att

därefter träffa en uppgörelse med konkursförvaltaren. Detta har dock förkastats av verket eftersom verkets tillgång till helikoptrarna i en sådan situation inte kan garanteras. Ett annat alternativ som undersökts av Sjöfartsverket är att förvärva inkråmet i Norrlandsflyg. Detta har också förkastats av verket, bl.a. eftersom en sådan överlåtelse inte skulle omfatta personalens anställningsavtal eller nödvändiga tillstånd.

Sjöfartsverket har mot denna bakgrund bedömt att det enda realistiska alternativet för att upprätthålla SAR-verksamheten är att staten förvärvar aktierna i SHI. Detta alternativ minimerar risken för kapacitetsbortfall i SAR-verksamheten, även på kort sikt. Sjöfartsverket har den 9 augusti 2011 slutit ett avtal med SHG om förvärv av aktierna i SHI och därmed även Norrlandsflyg till ett belopp om 28 miljoner kronor. Avtalet är dock villkorat av riksdagens och regeringens godkännande.

#### *Avtalet*

Det avtal som slutits mellan staten genom Sjöfartsverket och SHG innebär att staten förvärvar samtliga aktier i SHI och därigenom även SHI:s dotterbolag. Avtalet förutsätter för sin giltighet att riksdagen och regeringen före tillträdesdagen har godkänt förvärvet av aktierna. Genom avtalet överförs de befintliga leasingavtalen mellan SHG och Skandinaviska Enskilda Banken till Sjöfartsverket, som därmed får rådighet över tre helikoptrar. En fjärde helikopter kvarstår i SHG:s ägo och tillhandahålls Norrlandsflyg enligt befintligt avtal mellan bolagen. En femte helikopter ägs av SG Finans AS och har leasats av SHG. I samband med avtalets undertecknande har leasingavtalet flyttats till Norrlandsflyg där det kvarstår till dess leasingperioden upphör. Resterande två helikoptrar leasas sedan ett år tillbaka direkt av Sjöfartsverket via operationella leasingavtal med det amerikanska bolaget ERA Leasing LLC.

Syftet med avtalet är att säkerställa att Sverige utan avbrott och utan inskränkningar har en fungerande SAR-verksamhet i enlighet med den inhemska regleringen och målsättningen samt gällande internationella konventioner. Genom avtalet ges Sjöfartsverket respektive Norrlandsflyg rådighet över sex av de sju räddningshelikoptrarna. En sjunde helikopter ägs av SHG, men disponeras av Norrlandsflyg genom ett avtal som löper ut den 31 december 2012. Vid förvärvet kvarstår befintliga tillstånd för att bedriva operativ flygverksamhet och för underhållsorganisationen oförändrade. Befintliga anställningsförhållanden avseende personalen i Norrlandsflyg kvarstår också oförändrade.

Sjöfartsverket har i skrivelsen inkommen till Regeringskansliet den 21 augusti 2011 förklarat att verket inte har för avsikt att över tid bedriva den helikopterbundna SAR-verksamheten i bolagsform. Avsikten är tvärtom att SHI och Norrlandsflyg ska likvideras och verksamheten införlivas direkt i Sjöfartsverket.

#### *Regeringens bedömning*

Sverige har ett självklart behov av att upprätthålla en väl fungerande SAR-verksamhet och har dessutom genom att tillträda internationella



konventioner åtagit sig detta. Ett bortfall av SAR-verksamheten, även om det är mycket kortvarigt, riskerar att innebära allvarliga hinder för såväl sjöfart som luftfart på väg till, från eller över svenska farvatten och svenskt luftrum. Detta gäller även militär sjö- och luftfart. Det är med andra ord ett viktigt samhällsintresse att säkerställa SAR-verksamheten. Inte ens helt kortvariga avbrott i kapaciteten kan därför godtas. För att inte äventyra väl fungerande sjö- och flygtransporter i riket och svara upp mot internationella åtaganden är det därför angeläget att se till att SAR-verksamheten inte äventyras. Ett förvärv av aktierna i SHI utgör, mot bakgrund av vad Sjöfartsverket anfört om realistiska alternativ, den lösning på den uppkomna situationen som minst riskerar ovan beskrivna samhällsintressen. Genom aktieöverlåtelseavtalet säkerställs de tre kritiska komponenterna i SAR-verksamheten, nämligen tillgången till helikoptrarna, tillstånden att bedriva verksamheten och personalen. Statens tilltänkta förvärv av samtliga aktier i SHI bör därför godkännas.

Regeringens förslag innebär att staten blir ensam ägare i SHI. Av en ekonomisk granskning som Sjöfartsverket låtit göra uppvisar det egna kapitalet i SHI, efter erforderlig nedskrivning och korrekt tillämpning av redovisningsprinciper, ett underskott om cirka 66 miljoner kronor. Vidare finns ett befarat ytterligare nedskrivningsbehov av tillgångar i SHI och Norrlandsflyg i storleksordningen 20–30 miljoner kronor. I ett övergångsskede kan det därför till följd av den dåliga ekonomiska situationen finnas behov av att tillföra kapital med som mest 97 miljoner kronor.

Det har också framkommit ett behov för staten att kunna överta derivatkontrakt som finns i SHI och dess dotterbolag. Derivatkontrakten innebär att bolagen har försäkrat sig mot räntevariationer som kan påverka den del av leasingavgifterna som utgörs av ränta. I budgetpropositionen för 2012 där den nu aktuella propositionen förutskickades berördes även denna fråga och värdet för kontrakten beräknades uppgå till cirka 200 miljoner kronor (prop. 2011/12:1, utgiftsområde 22, avsnitt 3.7.14). Regeringen bör bemyndigas att överta derivatkontrakt som finns i SHI och Norrlandsflyg och ramen bör bestämmas till 220 miljoner kronor.

Mot bakgrund av Sjöfartsverkets intentioner att införliva även den helikopterburna verksamheten i myndighetens egen regi kan tillgångarna i det förvärvade bolaget komma att behöva överföras till myndigheten. Sjöfartsverket kommer i så fall att behöva avveckla SHI eller avyttra de rester av bolaget som verket saknar behov av. Regeringens inställning är att SAR-verksamheten i framtiden ska säkerställas på det mest kostnads-effektiva sättet oavsett driftsform.

#### 4 Ekonomiska konsekvenser

Det föreslagna förvärvet av aktierna i SHI medför en kostnad om 28 miljoner kronor under 2011. Till detta kommer behovet av kapitaltillskott om högst 97 miljoner kronor under perioden 2011–2012 och övertagandet av derivatkontrakt inom en ram om 220 miljoner

kronor. Samtliga kostnader avses finansieras av Sjöfartsverkets egna Prop. 2011/12:11  
medel. Något behov av avgiftshöjningar kan för närvarande inte förutses.

Utdrag ur protokoll vid regeringssammanträde den 22 september 2011.

Närvarande: Statsrådet Björklund, ordförande, och statsråden Larsson, Hägglund, Borg, Sabuni, Adelson Liljeroth, Tolgfors, Ohlsson, Norman, Attefall, Engström, Kristersson, Elmsäter-Svärd, Ullenhag.

Föredragande: statsrådet Elmsäter-Svärd.

---

Regeringen beslutar proposition 2011/12:11 Säkerställande av sjö- och flygräddning.