



2025-06-27
LI2025/01322
LI2023/01769
LI2023/02811

Landsbygds- och infrastrukturdepartementet

Uppdrag att utreda hemvisten för huvudmannskapet för sjö- och flygräddningstjänsten i Sverige

Regeringskansliet uppdrar åt departementsrådet Johan Krafft att biträda Landsbygds- och infrastrukturdepartementet med att analysera de verksamhetsmässiga och ekonomiska förutsättningarna för att överföra uppgifterna för sjö- och flygräddningstjänst från Sjöfartsverket till någon annan nationell statlig myndighet med räddningstjänstuppgifter.

Uppdragets närmare innehåll framgår av *bilagan*.

Uppdraget gäller fr.o.m. den 1 juli 2025 t.o.m. den 30 april 2026.

Kostnaderna för uppdraget ska belasta det under utgiftsområdet 1 Rikets styrelse uppförda anslaget 4:1 Regeringskansliet m.m., anslagsposten 1 Till Regeringskansliets disposition, budgetram 12, Landsbygds- och infrastrukturdepartementet.

Beslutet har fattats av infrastruktur- och bostadsminister Andreas Carlson

Utdrag till

Justitiedepartementet/PO

Försvarsdepartementet/ESS och MF

Socialdepartementet/SL

Finansdepartementet/BA, ESA och SFÖ

Arbetsmarknadsdepartementet/JÄM

Kustbevakningen

Myndigheten för samhällsskydd och beredskap

Sjöfartsverket

Johan Krafft



Landsbygds- och infrastrukturdepartementet

Uppdrag att utreda hemvisten för huvudmannaskapet för sjö- och flygräddningstjänsten i Sverige

Sammanfattning av uppdraget

En bokstavsutredare ska analysera de verksamhetsmässiga och ekonomiska förutsättningarna för att överföra ansvaret och uppgifterna för sjö- och flygräddningstjänst från Sjöfartsverket till någon annan nationell statlig myndighet med räddningstjänstuppgifter, exempelvis Kustbevakningen eller Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB).

Syftet med en överföring av ansvaret och uppgifterna är att den svenska räddningsförmågan till sjöss och i luften sammantaget ska stärkas samt att de helikopterresurser som finns för ändamålet ska kunna nyttjas mer effektivt. Detta kan åstadkommas genom att samla ansvaret och resurserna för sjö- och flygräddningstjänst så att det samorganiseras med en annan statlig räddningstjänst. Samtidigt medför en överföring att Sjöfartsverkets verksamhet renodlas.

Utredaren ska bland annat

- Analysera de verksamhetsmässiga och ekonomiska konsekvenserna för berörda myndigheter och för övriga organisationer som deltar i sjö- och flygräddning,
- analysera konsekvenserna för den samlade sjö- och flygräddningsförmågan, samt
- föreslå de författningsändringar som krävs till följd av de förslag som lämnas.

Uppdraget ska redovisas senast den 30 april 2026.

Bakgrund

Om Sjöfartsverket

Sjöfartsverket är ett affärsverk som enligt förordningen (2007:1161) med instruktion för Sjöfartsverket ansvarar för farledshållning vilket innebär att sjövägarna fram till hamnområdena är framkomliga, tillgängliga och säkra. Till Sjöfartsverkets uppgifter hör bland annat att tillhandahålla lotsning, isbrytning, sjökartläggning samt samordning av sjögeografisk information. Dessutom ska Sjöfartsverket tillhandahålla nationella system för maritim information och rapportering, redovisa och dokumentera Sveriges gränser till havs samt tillhandahålla sjötrafiktjänst- och rapporteringssystem. Sjöfartsverket ska också tillhandahålla sjö- och flygräddningstjänst och i vissa lägen utföra transporter med helikopter på begäran av sjukvårdshuvudman. Genom Sjöfartsverkets verksamhet bidrar myndigheten till att uppnå de transportpolitiska målen.

Sjöfartsverket är en beredskapsmyndighet enligt förordningen (2022:524) om statliga myndigheters beredskap och ingår i både beredskapssektorn för transporter och i beredskapssektorn för räddningstjänst och skydd av civilbefolkningen. Det innebär att Sjöfartsverket även under höjd beredskap och ytterst krig behöver säkerställa att myndigheten har en förmåga för att kunna upprätthålla den samhällsviktiga verksamheten, exempelvis sjö- och flygräddning.

Regeringen gav den 20 januari 2022 Statskontoret i uppdrag att utreda förutsättningarna för Sjöfartsverkets verksamhets- och finansieringsform (I2022/00178) för att möjliggöra en effektiv styrning mot de transport- och klimatpolitiska målen. Statskontoret redovisade uppdraget i februari 2023 i rapporten Sjöfartsverkets verksamhets- och finansieringsform (LI2023/01769). Statskontoret föreslog i rapporten bl.a. att regeringen bör låta utreda om delar av Sjöfartsverkets uppdrag kan samordnas med andra myndigheter. Detta för att koncentrera myndighetens verksamhet mot det kollektiv som betalar avgifter till verket, dvs. handelssjöfarten, och därigenom åstadkomma ett mer renodlat affärsverk.

Sjöfartsverkets sjö- och flygräddningstjänst

I Sjöfartsverkets ansvar för sjö- och flygräddningstjänst (SAR – Search And Rescue) i Sverige, ingår bland annat att lokalisera och undsätta personer som befinner sig i sjönöd samt för sjuktransporter från fartyg inom svenskt sjöterritorium och inom Sveriges ekonomiska zon, exklusive hamnområden, inre vattendrag, kanaler och insjöar annat än Vänern, Vättern och Mälaren. I ansvaret ingår även lokalisering av luftfartyg vid inträffat eller befarat haveri, eller då fara hotar lufttrafiken inom hela Sveriges land- och sjöterritorium samt Vänern, Vättern och Mälaren. Kommunal räddningstjänst eller fjällräddningstjänst ansvarar för undsättning, utom till havs eller i de större sjöarna, då Sjöfartsverket även ansvarar för undsättningen.

Sjöfartsverket ansvarar även för räddningsledning genom sjö- och flygräddningscentralen (JRCC – Joint Rescue Coordination Centre). För operativa räddningsinsatser har Sjöfartsverket sju helikoptrar med ytbärgarförmåga på fem baser längs med Sveriges kust. Därtill nyttjas även myndighetens sjögående enheter för sjöräddningsinsatser där det bedöms lämpligt.

I Sjöfartsverkets uppgifter ingår även systemledning för sjö- och flygräddning, en verksamhet som säkerställer långsiktig tillgång till räddningsresurser. Verksamheten säkerställer strategisk samverkan med såväl nationella som internationella aktörer inom sjö- och flygräddningen. Därtill ingår även att bedriva utbildningsverksamhet inom området.

Sjö- och flygräddningen finansieras genom intäkter från handelssjöfartens farledsavgifter, intäkter från civilflygets undervägsavgifter, intäkter från vissa helikoptertjänster som Sjöfartsverket tillhandahåller i huvudsak till Försvarsmakten och vissa regioner samt av anslag.

Samverkan

Statens skyldigheter avseende sjö- och flygräddningstjänst regleras i 4 kap. 2 och 3 §§ lagen (2003:778) om skydd mot olyckor. Sjöfartsverkets ansvar för sådan verksamhet regleras i 4 kap. 2–10 §§ förordningen (2003:789) om skydd mot olyckor. Enligt lagen om skydd mot olyckor ska myndigheten, utöver den primära uppgiften, på begäran av annan räddningsledare kunna bistå i andra räddningsinsatser om det inte riskerar att åsidosätta sjö- och flygräddningsuppgiften. Det innebär att Sjöfartsverket utöver de uppgifterna som följer av förordningen med instruktion för Sjöfartsverket, bland annat

bistår kommunal räddningstjänst vid bränder och befarade drunkningstillbud, Polismyndigheten med fjällräddning och eftersök av försvunna personer samt Kustbevakningen med miljöräddning till sjöss.

Enligt 1 kap. 6 § i lagen om skydd mot olyckor bistår andra myndigheter Sjöfartsverket, exempelvis Kustbevakningen, Polismyndigheten, Försvarmakten och kommuner i räddningsinsatser när det bedöms lämpligt.

För sjöräddning är emellertid i det stora flertalet fall den viktigaste aktören Sjöräddningssällskapet som har sjögående räddningsenheter på över 70 platser runt Sveriges kust och på de större sjöarna. Sjöräddningssällskapet är en ideell organisation vars insatser utförs med ideella krafter. Verksamheten finansieras i hög grad med medlemsavgifter, gåvor och donationer. Sjöräddningssällskapet uppbär inga statsbidrag. Organisationer som på olika sätt medverkar i räddningsinsatser benämns fortsättningsvis som samverkansorganisationer.

Utöver de svenska resurserna har både regeringen och Sjöfartsverket slutit bilaterala samarbetsavtal med sina motsvarigheter i samtliga länder runt Östersjön samt Norge. Sjöfartsverket bistår och får kontinuerligt stöd från våra grannländer, något som sker utan ersättning.

Helikopterverksamheten

Den helikopterverksamhet som Sjöfartsverket i dag bedriver tillhandahålls tidigare av Försvarmakten. Under 1990-talet och början av 2000-talet övergick dock ansvaret för att tillhandahålla räddningshelikoptertjänster successivt från Försvarmakten till Sjöfartsverket. Först övergick den till ett privat upphandlat företag (Norrlandsflyg AB), för att 2012 i huvudsak införlivas i Sjöfartsverkets verksamhet. Räddningsledningsfunktionen för sjöräddning har emellertid alltid tillhört Sjöfartsverket. För luftfartens del flyttades räddningsledningsfunktionen från Luftfartsverket till Sjöfartsverket 2010.

Fem ordinarie räddningshelikopterbaser används i sjö- och flygräddningssystemet, som betjänas av en flotta av sju helikoptrar. Sammantaget åker de sju helikoptrarna på ca 400–600 larm per år. Enligt Sjöfartsverket finns det möjlighet att nyttja resurserna ytterligare utan att det medför stora kostnadsökningar. Detta i synnerhet för ändamål som inte är av akut karaktär och inte riskerar att påverka den primära uppgiften negativt.

Helikoptrarna används ofta för övning för att besättningarna ska bibehålla kompetens och certifikat. Det finns sannolikt möjlighet att genomföra fler operativa insatser, om uppgiften är mer omfattande på bekostnad av mindre tid för övning. Detta förutsätter emellertid att sådana kompletterande uppgifter inte riskerar räddningsförmågan inom sjö- och flygräddningsuppgiften.

Flygande verksamhet är förhållandevis kostsam att bedriva. Utöver den operativa verksamheten och underhåll av luftfartyg har Sjöfartsverket även en administrativ verksamhet för exempelvis hantering av säkerhet, planering och regelefterlevnad. Sådan administrativ verksamhet har även Kustbevakningen och andra myndigheter med flygande verksamhet.

Sjöfartsverket äger fortfarande ett aktiebolag från tiden då Sjöfartsverket förvärvade Norrlandsflyg AB. Bolaget, SMA Maintenance AB, bedriver serviceverksamhet på räddningshelikoptrarna och var tidigare dotterbolag till Norrlandsflyg AB. Avsikten när bolagsgruppen förvärvades var att den skulle likvideras och att bolagens verksamhet införlivas i Sjöfartsverkets verksamhet. Det har emellertid inte skett med SMA Maintenance AB. Mot bakgrund av begränsningar kring förvaltningsmyndigheters möjligheter att äga aktiebolag bör det utredas om och hur verksamheten som i dag bedrivs i bolaget antingen kan överlätas, avvecklas eller avyttras.

Regelverk och avtal

Grundläggande bestämmelser för sjö- och flygräddningstjänsten finns i lagen om skydd mot olyckor. Flygräddningstjänsten regleras dessutom i luftfartslagen (2010:500). I förordningen om skydd mot olyckor och i luftfartsförordningen (2010:770) anges bland annat att det är Sjöfartsverket som är ansvarig för sjö- och flygräddningstjänsten i Sverige. Därtill beslutar Transportstyrelsen om föreskrifter som rör flygräddningstjänsten i enlighet med luftfartsförordningen.

Även i förordning med instruktion för Sjöfartsverket anges att Sjöfartsverket ansvarar för sjö- och flygräddningstjänst i Sverige. I samma förordning anges att Sjöfartsverket vid livshotande situationer där omedelbar transport är avgörande för behandlingen av skadade eller sjuka personer, ska utföra transporter med helikopter på begäran av sjukvårdshuvudman. Detta gäller dock endast om myndighetens resurser är lämpliga för uppgiften och det kan

ske utan allvarligt hinder mot dess ordinarie verksamhet eller dess medverkan enligt lagen om skydd mot olyckor.

De avtal som regeringen och Sjöfartsverket har slutit med grannländerna inom området reglerar hur samarbetet praktiskt ska fungera i enskilda räddningsinsatser. Avtalen reglerar också att räddningsenheterna får tillträde till avtalsländernas farvatten och luftrum utan att långt i förväg behöva ansöka om tillträde enligt gängse rutiner, vilket annars är nödvändigt för statsluftfartyg och statsfartyg. Sjöfartsverket har även slutit avtal med Sjöräddningssällskapet som närmare beskriver samarbetsformerna för sjöräddningsinsatser.

Om Kustbevakningen

Kustbevakningen har enligt 1 § förordningen (2019:84) med instruktion för Kustbevakningen till uppgift att bedriva sjöövervakning och utföra räddningstjänst till sjöss.

Kustbevakningen är beredskapsmyndighet enligt förordningen om statliga myndigheters beredskap och ingår i sektorerna ordning och säkerhet och räddningstjänst och skydd av civilbefolkningen. Det innebär att Kustbevakningen även under höjd beredskap och ytterst krig behöver säkerställa att myndigheten har förmåga att kunna upprätthålla den samhällsviktiga verksamheten, exempelvis sjöövervakning, miljöräddningstjänst och annan räddningstjänst till sjöss.

För sin uppgift har Kustbevakningen ett stort antal fartyg stationerade på ett 20-tal kuststationer längs med Sveriges kust, Vänern och Mälaren samt flygplan stationerade på en flygkuststation i Nyköping. Myndigheten har även en nationell operativ ledningscentral som är samlokaliserad med Sjöfartsverkets operativa ledningscentral i Göteborg. Ledningscentralen har till uppgift att löpande prioritera och fördela myndighetens operativa resurser till sjöss och i luften.

För flygverksamheten har Kustbevakningen verksamhet för underhåll. Vidare har Kustbevakningen likt Sjöfartsverket administrativ verksamhet för hantering av säkerhet, planering och regelefterlevnad med mera. Kustbevakningsflyget har i dag ett nära samarbete med Sjöfartsverket bland annat inom flygsäkerhet under räddningsinsatser med flera flygande enheter.

Kustbevakningens ansvar för räddningstjänst

Kustbevakningen ansvarar för miljöräddningstjänst till sjöss. Generella regler om sådan räddningstjänst finns i 4 kap. 5 § lagen om skydd mot olyckor.

Kustbevakningens ansvar för miljöräddningstjänst till sjöss regleras närmare i 4 kap. 12–14 §§ förordningen om skydd mot olyckor. I uppgiften ingår exempelvis att ansvara för räddningstjänst när olja eller andra skadliga ämnen har kommit ut i vattnet eller om det föreligger en överhängande fara för detta inom Sveriges sjöterritorium och inom Sveriges ekonomiska zon, exklusive hamnområden, inre vattendrag, kanaler och insjöar annat än Vätern, Vättern och Mälaren. Miljöräddningstjänst utförs ofta i samverkan med flera andra aktörer exempelvis MSB, kommunal räddningstjänst, Polismyndigheten, Försvarsmakten, Sjöfartsverket, Sjöräddningssällskapet och Transportstyrelsen.

Kustbevakningen ska även ha beredskap för, och på begäran av räddningsledare delta i, sjöräddningstjänst och annan räddningstjänst. Kustbevakningen ska därigenom bidra till ökad sjösäkerhet, att människoliv kan räddas, att personskador begränsas samt att konsekvenserna för egendom och miljö minskas.

Om Myndigheten för samhällsskydd och beredskap

MSB har enligt 1 § förordningen (2008:1002) med instruktion för Myndigheten för samhällsskydd och beredskap ansvar för frågor om skydd mot olyckor, krisberedskap och civilt försvar, i den utsträckning inte någon annan myndighet har ansvaret. Ansvaret avser åtgärder före, under och efter en olycka, kris, krig eller krigsfara.

MSB är beredskapsmyndighet enligt förordningen om statliga myndigheters beredskap och ska som ansvarig myndighet för sektorn Räddningstjänst och skydd av civilbefolkningen leda och utveckla arbetet inom sektorn.

Från och med den 1 januari 2026 kommer MSB att byta namn till Myndigheten för civilt försvar (MCF). Från och med den 1 juli 2025 kommer dessutom myndighetens uppgifter när det gäller skydd mot olyckor och åtgärder inom befolkningsskyddet att organiseras inom en särskild del av myndigheten med en av regeringen utsedd chef.

MSB:s ansvar för räddningstjänst

MSB ansvarar för att, i enlighet med de föreskrifter som gäller för området skydd mot olyckor, samordna och utveckla verksamheten inom räddningstjänsten och när det gäller olycks- och skadeförebyggande åtgärder. Myndigheten ansvarar emellertid inte för räddningstjänst, dvs. de räddningsinsatser som staten eller kommunerna enligt lagen om skydd mot olyckor ska ansvara för vid olyckor och överhängande fara för olyckor för att hindra och begränsa skador på människor, egendom eller miljön. MSB ska dock stödja berörda myndigheters samordning av åtgärder vid en kris, exempelvis vid omfattande räddningsinsatser, eller vid höjd beredskap.

Myndigheten ska utifrån en nationell riskbild upprätthålla beredskap med förstärkningsresurser för att kunna bistå kommuner och andra berörda myndigheter i samband med allvarliga olyckor och kriser och vid höjd beredskap. MSB kan bistå med förstärkningsresurser inom ett flertal områden, bland annat med helikoptrar och flygplan för brandbekämpning, materiel för strandnära oljebekämpning samt samverkan och ledningsstöd. MSB ska även kunna prioritera och fördela tillgängliga förstärkningsresurser enligt 6 kap. 8 a § lagen om skydd mot olyckor vid omfattande kommunala räddningsinsatser.

De helikoptrar och flygplan som MSB kan bistå med är upphandlade genom avtal med privata aktörer. MSB har därmed inte administrativ verksamhet för säkerhet, planering och regelefterlevnad med mera för flygverksamheten. Helikoptrarna är, under skogsbrandsäsongen, placerade på olika orter i landet och flygplanen är grundplacerade i Nyköping.

Behovet av en översyn av huvudmannaskapet

Sjö- och flygräddningsverksamheten vid Sjöfartsverket går med förlust. De senaste åren har rörelseresultatet i verksamheten varierat från -126 till -199 miljoner kronor förutom under 2022 när Sjöfartsverket engångsvis fick höjt anslag för sjö- och flygräddning. Det bör utredas om det går att säkerställa effektivare utnyttjande av samhällets maritima räddningsresurser, bättre samordning av räddningstjänsten, en stärkt operativ ledning och förmåga till räddningstjänst till sjöss och i luften samt minskade administrativa kostnader genom att samla ansvaret hos färre statliga aktörer. En utgångspunkt för utredningen är att ett förslag på förändrat huvudmannaskap inte försämrar den inordnande myndighetens förutsättningar att utföra befintliga uppgifter.

Som ett led i att renodla Sjöfartsverkets verksamhet till att i högre grad koncentreras mot den primära målgruppen och avgiftskollektivet, dvs. handelssjöfarten, och samtidigt åstadkomma en ökad effektivitet i statlig räddningstjänst, räddningsledning samt i nyttjandet av statens räddningsresurser, särskilt räddningshelikoptrarna, bör de verksamhetsmässiga och ekonomiska förutsättningarna för att överföra huvudmannaskapet för sjö- och flygräddningsuppgiften till någon annan statlig myndighet med räddningstjänstuppdrag utredas. I huvudmannaskapet ingår förutom helikopterverksamheten även ansvaret för JRCC samt systemledning för sjö- och flygräddning.

Den svenska sjö- och flygräddningen fungerar operativt väl. Verksamheten behöver alltid uppfylla de högt uppställda målen för helikopterberedskapen för att undsätta nödställda inom en viss tid. Mot bakgrund av det försämrade säkerhetsläget i och omkring Östersjön finns det emellertid skäl för att förstärka den samlade räddningsförmågan till havs, det gäller såväl sjöräddningstjänst som miljöräddningstjänst. Statens haverikommission har i sin rapport Marco Polo – grundstötning i norra Hanöbukten (SHK 2025:03) pekat på behovet av att förbättra samhällets förmåga att hantera större fartygsolyckor.

Regeringen gav den 12 oktober 2023 en särskild utredare i uppdrag att föreslå åtgärder som stärker Polismyndighetens och Säkerhetspolisens förmåga att genomföra sina uppgifter vid kriser och andra samhällsstörningar i fredstid samt vid höjd beredskap och ytterst i krig (dir. 2023:143). I uppdraget ingick bland annat att föreslå hur polisens behov av helikoptertransporter ska kunna säkerställas. Utredningen redovisade sitt betänkande Polisiär beredskap i fred, kris och krig (SOU 2025:57) den 19 maj 2025. I betänkandet föreslås bland annat ett utökat samarbete med Sjöfartsverket avseende helikopterkapacitet på kort och lång sikt. En viktig utgångspunkt för en utredning om att flytta huvudmannaskapet för sjö- och flygräddning är att utredningen beaktar betänkandets förslag. Även MSB:s redovisning av regeringsuppdraget att utreda framtida svensk flygande förmåga för skogsbrandsläckning (Fö2025/00391) bör beaktas.

Det är viktigt att den väl fungerande operativa verksamheten kvarstår även om huvudmannaskapet förändras. En viktig utgångspunkt är att pågående livräddning ska gå före all annan operativ verksamhet för den inordnande räddningsmyndigheten. Vid sjö- och flygräddningstjänst är det många

organisationer som samverkar. Samarbetet och systemen för samverkan är viktiga att värna. Därför ska berörda samverkansaktörer involveras i utredarens arbete för att belysa och säkerställa att detta samarbete fungerar fortsättningsvis även om huvudmannaskapet förändras. Detta gäller såväl statliga, regionala som kommunala aktörer, men inte minst Sjöräddningssällskapet vars engagemang och kapacitet är helt avgörande för en fungerande sjöräddning i Sverige.

Även fortsättningsvis ska Försvarmaktens behov av flygräddning tillgodoses. Sveriges medlemskap i Nato förstärker detta behov ytterligare då behovet gäller såväl svenska som allierade förband. I händelse av höjd beredskap och ytterst krig behöver flygräddningen tydligt kunna planeras och samordnas med nationella och eller allierade operationer oavsett organisatorisk hemvist.

Även Sjöfartsverkets stöd till Polismyndigheten är viktigt att värna, inte minst vid fjällräddningsinsatser men även eventuella samarbeten som kan följa av betänkandet Polisiär beredskap i fred, kris och krig och de förslag som presenterats för att omhänderta Polismyndighetens och Säkerhetspolisens behov av helikoptertransporter.

En utgångspunkt för utredaren är att Sjöräddningssällskapets deltagande i sjöräddningsinsatser fortsatt ska prioriteras. Det ska säkerställas att de förslag som lämnas inte påverkar Sjöräddningssällskapets möjligheter att delta i sjöräddningsinsatser negativt. Vidare ska ett förändrat huvudmannaskap för sjö- och flygräddningstjänst inte förändra Sjöräddningssällskapets roll i händelse av höjd beredskap och ytterst krig.

Vid en överföring av huvudmannaskapet behöver den inordnande myndigheten ges stabila verksamhetsmässiga och ekonomiska förutsättningar för att kunna bedriva en effektiv räddningstjänstverksamhet. De ekonomiska och verksamhetsmässiga förutsättningarna behöver därför analyseras närmare. Utredaren bör utgå från att handelssjöfarten även fortsättningsvis ska finansiera sitt nyttjande av sjöräddning, civilflyget för sin motsvarande andel av flygräddning samt Försvarmakten och regionerna för de helikoptertjänster de erhåller. Kostnader för räddningstjänst mot övriga målgrupper såsom privatflyget och fritidsbåtssektorn, eller att bistå annan räddningstjänst, bör finansieras med anslag.

Uppdraget

Utredaren ska analysera de verksamhetsmässiga, personella och ekonomiska förutsättningarna för att överföra uppgifter för alla delar inom sjö- och flygräddningstjänsten från Sjöfartsverket till en annan nationell statlig myndighet med räddningstjänstuppgifter, exempelvis Kustbevakningen eller MSB.

I utredarens uppdrag ingår följande.

- Analysera vilken nationell statlig myndighet med räddningstjänstuppgifter som har bäst förutsättningar för att ansvara för, och effektivt leda, sjö- och flygräddningstjänsten.
- Analysera och lämna förslag på vilka möjligheter som finns för att nyttja räddningshelikoptrarna bredare, exempelvis för annan räddningstjänst som miljöräddning och brandbekämpning, eller för sjöövervakning och brådskande transporter.
- Analysera och lämna förslag på hur en samordnad räddningsledning, i en gemensam ledningscentral, för sjö- och flygräddningstjänst samt miljöräddningstjänst till sjöss och eventuell annan statlig räddningstjänst bör organiseras.
- Analysera och uppskatta vilka möjligheter till besparingar som finns inom administrativ verksamhet till följd av förslagen som lämnas.
- Analysera och lämna förslag på hur verksamheten bör finansieras med utgångspunkt i att verksamheten ska bedrivas med full kostnadstäckning, samt hur det kan säkerställas att de helikoptertjänster som Sjöfartsverket i dag säljer, fortsatt kan ske under ett annat huvudmannaskap.
- Analysera och uppskatta effekter av engångskaraktär till följd av förändrat huvudmannaskap.
- Analysera och lämna förslag på vilken roll Sjöfartsverket bör ha inom räddningstjänst om huvudmannaskapet överförs och om Sjöfartsverket i stället blir en samverkansorganisation, samt hur den rollen bör finansieras.
- Analysera vilka konsekvenser som en förändring av huvudmannaskapet kan tänkas medföra för Sjöräddningssällskapets verksamhet och lämna förslag som säkerställer goda förutsättningar för Sjöräddningssällskapets insatser och verksamhet.

- Analysera och redovisa för eventuella hinder eller särskilda utmaningar i samarbetet mellan de olika samverkansorganisationerna i och med ett nytt huvudmannaskap för sjö- och flygräddningstjänsten.
- Analysera och särskilt beakta Försvarmaktens behov av sjö- och flygräddning i såväl fred och vid kris, som under höjd beredskap och ytterst krig.
- Analysera och redovisa de arbetsrättsliga förutsättningarna för ett förändrat huvudmannaskap.
- Analysera och bedöma om verksamheten som i dag bedrivs inom det av Sjöfartsverket helägda bolaget SMA Maintenance AB bör avyttras eller avvecklas och om verksamheten kan och bör övergå till den nya huvudmannen, samt analysera konsekvenserna av dessa alternativ.
- Analysera och bedöma hur samarbetet med andra länders sjö- och flygräddningsorganisationer påverkas av ett förändrat huvudmannaskap, bedöma om de bilaterala avtalen med andra länder behöver omförhandlas och eventuella konsekvenser av detta, samt föreslå vilka författningsändringar och förändringar i avtalen som krävs.
- Analysera och föreslå de författningsändringar som krävs till följd av de förslag som lämnas samt ikraftträdande.

Konsekvensbeskrivningar

Förslagens påverkan på möjligheterna att uppfylla de transportpolitiska målen ska redovisas. Om förslagen påverkar kostnaderna eller intäkterna för staten, kommuner, regioner, företag eller andra enskilda ska en beräkning av dessa konsekvenser redovisas och förslag på finansiering lämnas. Om förslagen innebär samhällsekonomiska konsekvenser i övrigt ska även dessa redovisas. Om nya regler föreslås ska en konsekvensanalys redovisas som motsvarar de krav som följer enligt förordningen (2024:183) om konsekvensutredningar. Förslagens konsekvenser ur ett jämställdhetsperspektiv ska bedömas. Förslagens miljö- respektive klimatkonsekvenser ska också bedömas. Förslagen ska beakta och vara förenliga med EU-rätten, såsom statsstödsregelverket och tillämplig sektorslagstiftning, samt andra relevanta författningar.

Kontakter och redovisning av uppdraget

Utredaren ska bedriva sitt arbete i nära samarbete med Sjöfartsverket, Kustbevakningen, MSB, Polismyndigheten, Försvarmakten och andra berörda myndigheter med räddningstjänstuppgifter. Utredaren ska även, i den utsträckning det bedöms lämpligt, inhämta information och synpunkter

från de myndigheter som Sjöfartsverket samverkar med i räddningsinsatser, samt inhämta synpunkter från Arbetsgivarverket, regioner och Sveriges Kommuner och Regioner. Utredaren ska dessutom inhämta information och synpunkter från Sjöräddningssällskapet och i den utsträckning det bedöms lämpligt även från berörda delar av näringslivet och andra relevanta aktörer.

Uppdraget ska redovisas senast den 30 april 2026.