



Ert tjänsteställe, handläggare
Regeringskansliet, Claes Elmgren

Ert datum
2026-05-05

Er beteckning
LI2026/00848

Vårt tjänsteställe, handläggare
HKV FST JUR, Michael Bergström,
michael.bergstrom@mil.se

Vårt föregående datum

Vår föregående beteckning

Försvarsmaktens yttrande över promemorian En ny hemvist stärker sjö- och flygräddningstjänsten i Sverige (Ds 2026:9)

Bakgrund

Försvarsmakten har i remiss den 5 maj 2026 anmodats att yttra sig över promemorian En ny hemvist stärker sjö- och flygräddningstjänsten i Sverige (Ds 2026:9).

Yttrande

Försvarsmakten avstyrker förslaget om en ändrad hemvist för sjö- och flygräddningstjänsten och lämnar följande synpunkter på promemorian.

Sjö- och flygräddningstjänsten bör kvarstå som en uppgift för Sjöfartsverket

Regeringen beslutade i december 2024 om gemensamma förutsättningar för utvecklingen av totalförsvaret samt inriktningen för militärt respektive civilt försvar.¹ Försvarsbeslutet tydliggör bland annat att det finns en bred och alltmer komplex hotbild mot Sverige och svenska intressen, samt ökade risker för svensk säkerhet. Aktiviteterna kan vara en del i krigsförberedelser, men utförs i väsentligt högre utsträckning lågintensivt i fredstid och är därmed något som

¹ Regeringen, Gemensamma förutsättningar för utvecklingen av totalförsvaret 2025–2030 (Fö2024/02054 (delvis)), Inriktning för civilt försvar 2025–2030 (Fö2024/02054 (delvis)) samt Inriktning för militärt försvar 2025–2030 (Fö2024/02054 (delvis)).

(MBE)

Postadress
Försvarsmakten
107 85 Stockholm

Besöksadress
Lidingövägen 24

Telefon
08-788 75 00

Telefax
08-788 77 78

E-post, Internet
exp-hkv@mil.se
www.forsvarsmakten.se



samhället måste kunna hantera även utan särskilda beslut om höjd beredskap och med både civila och militära medel. Ett väpnat angrepp mot Sverige eller våra allierade kan inte uteslutas. Det kan heller inte uteslutas att militära maktmedel eller hot om sådana kan komma att användas mot Sverige eller våra allierade.

Försvarsmakten är i stort behov av en väl fungerande sjö- och flygräddningstjänst för att kunna genomföra operationer såväl i fredstid som vid höjd beredskap och ytterst i krig. För att kunna genomföra myndighetens huvuduppgift och bidra till Natos avskräckningsoperationer måste det finnas förmåga till sjö- och flygräddning i alla hot- eller beredskapsnivåer, detta såväl inom som utom svensk SAR-region, på svenskt sjöterritorium och internationellt vatten, främst i Östersjöområdet. Försvarsmakten ser risker med att flytta ansvaret för sjö- och flygräddningstjänsten till en annan myndighet, eftersom det skulle kräva omfattande tid och resurser innan förutsättningarna finns på plats för att kunna stödja Försvarsmakten i samma eller ökad utsträckning jämfört med idag. I utredningen (avsnitt 6.10) vidgås det också att en verksamhetsövergång kräver tid och resurser.

Mot bakgrund av rådande omvärldsläge anser Försvarsmakten att det särskilt i nuläget inte bör genomföras några förändringar i sjö- och flygräddningstjänsten som riskerar att leda till nedgång i förmågan inom totalförsvaret, ens tillfällig sådan, vilket är en risk vid överföring av uppgifter myndigheter emellan. Försvarsmakten har idag ett fungerande samarbete med Sjöfartsverket avseende sjö- och flygräddningstjänst. Samarbetet utvecklas för närvarande inom ramen för en ny överenskommelse mellan myndigheterna som bl.a. inkluderar SAR.²

Att sjö- och flygräddningstjänsten fungerar är av stor vikt i dagens läge, men det är minst lika viktigt att den fungerar i högre konfliktnivåer och i krig. Detta behöver förstås mot bakgrund av att regeringen angett att det väpnade angreppet är dimensionerande för totalförsvaret samt att det militära och civila försvarets viktigaste funktion är att tillsammans med övriga allierade kunna möta väpnade angrepp riktade mot Sverige och andra allierade.³ I uppdraget till utredaren ingick att analysera och särskilt beakta Försvarsmaktens behov av sjö- och flygräddning i såväl fred och vid kris, som under höjd beredskap och ytterst krig.⁴ Detta perspektiv har inte omhändertagits och behöver därför omhändertas och vara styrande i det fortsatta arbetet i dessa frågor.

Vid höjd beredskap eller ytterst krig kan det förväntas att antalet situationer, där t.ex. SAR-helikoptrar behöver agera, ökar kraftfullt både för räddning av civila personer och för räddning av militär personal. Antalet situationer där militär

² 2026-06-17, FM2026-17115 Ramöverenskommelse om samarbete mellan Försvarsmakten och Sjöfartsverket.

³ Regeringen, Gemensamma förutsättningar för utvecklingen av totalförsvaret 2025–2030 (Fö2024/02054 (delvis)).

⁴ Uppdrag att utreda hemvisten för huvudmannaskapet för sjö- och flygräddningstjänsten i Sverige, 2025-06-27, LI 2025/01332, LI202301769 och LI2023/0284, sid.12.



personal behöver undsättas vid höjd beredskap eller krig förväntas även utgöra en betydligt större andel än i fredstid. Oavsett vilken myndighet som ansvarar för sjö- och flygräddningstjänsten behöver denna kunna agera i områden där det pågår eller har pågått militära operationer, i enlighet med krigets lagar (t.ex. i områden som inte kontrolleras av fienden enligt artikel 25 av tilläggsprotokoll I till 1949 års Genèvekonventioner).

För att säkerställa Försvarsmaktens behov av en fungerande sjö- och flygräddning i alla hot- och beredskapsnivåer är det en grundläggande förutsättning att sjö- och flygräddningstjänsten är ändamålsenligt finansierad, dvs. har en tillräcklig, stabil och långsiktig finansiering. Försvarsmaktens behov inom flygräddning utgår ifrån planeringsbar räddningstjänst med en viss insatstid till de områden där Försvarsmakten verkar. Dessa områden kan komma att ändras och bli större i och med Sveriges roll som allierad. I utredningen förs ett resonemang om att bl.a. Sjöfartsverkets status som affärsverk (s. 138) skulle försvåra finansieringen. Med hänsyn till att Sjöfartsverkets största post idag utgörs av statligt anslag som disponeras av myndigheten anser Försvarsmakten emellertid att det bör vara möjligt att genomföra en förändring av rådande finansieringsmodell av sjö- och flygräddningstjänsten med bibehållet huvudmannaskap.

Svenska Sjöräddningssällskapet (SSRS) står för ca 90% av alla räddningsinsatser till sjöss. Ansvar för sjö- och flygräddning är därmed till stor del ett ledningsansvar, i vart fall i fredstid, där relationen till SSRS är avgörande. För att stärka den totala förmågan till sjö- och flygräddning behövs således säkerställas en god ledningsförmåga. Sjöfartsverkets ledningscentral (JRCC) är en unik resurs för ledning av räddningsinsatser till sjöss, vilket inkluderar ledning och koordinering av SSRS. JRCC har idag ett inarbetat och väl fungerande samarbete med och ledning av SSRS. De synpunkter på en hemvistförändring som SSRS lyft fram under utredningen (s. 183 ff.) bör därför särskilt beaktas. Om en samorganisering av miljöräddningstjänst med JRCC bedöms stärka ledningen av räddningstjänsten bör det snarare övervägas att Kustbevakningens ledningscentral för miljöräddning bör inordnas i JRCC och i samverkan med Försvarsmakten genom en gemensam lokalisering vid Göteborgs garnison.

I enlighet med utredningens uppdrag lyfter promemorian möjligheten till ett ökat merutnyttjande av SAR-helikoptrar och konstaterar att det bör analyseras och utredas närmre av den myndighet som ansvarar för sjö- och flygräddningen med andra berörda aktörer. Detta är en fråga som har direkt påverkan på Försvarsmaktens verksamhet och Försvarsmakten bör involveras tidigt i sådant eventuellt arbete och fortsatt analys.

Det behövs en samlad översyn av ansvarsfördelningen till sjöss

Ansvar för såväl sjö- och flygräddningens hemvist som andra uppgifter vid berörda maritima myndigheter är komplext och måste ses i en helhet. Den



framtida operationsmiljön innebär att civil-militär samordning inte längre är en militär stödjefunktion utan en operativ grundförutsättning. Det måste därför finnas en samlad totalförsvarsförmåga i sjödomänen där berörda civila och militära aktörers ansvarsområden, mandat och förmågor är heltäckande och fungerar sömlöst i alla beredskapsnivåer. Mot denna bakgrund och med anledning av ett försämrat omvärldsläge, Sveriges medlemskap i Nato och rådande hotbild i bl.a. Östersjöområdet – har Försvarsmakten framfört behovet av en samlad översyn av ansvarsfördelningen mellan totalförsvarets aktörer till sjöss.⁵ Eftersom dessa frågor utreddes redan 2012, men inte togs vidare i någon del, är det värt att analysera vilka av den utredningens slutsatser som ännu är relevanta och vilka som behöver förnyad analys.⁶ Behovet av en sådan översyn kvarstår och Försvarsmakten anser att frågan om sjö- och flygräddningens hemvist bör sättas i ett helhetsperspektiv, innan delbeslut fattas som involverar stora investerings- och organisationsförändringar vid maritima myndigheter.

Om flyg- och sjöräddningstjänsten överförs till Kustbevakningen

Om Kustbevakningen får uppgiften att bedriva sjö- och flygräddningstjänsten kommer resurser som idag tillhör Sjöfartsverket att överföras till Kustbevakningen. Utredningen föreslår även ändring i förordningen (1982:314) om utnyttjande av Kustbevakningen inom Försvarsmakten (utnyttjandeförordningen), så att dessa resurser inte ska omfattas av de delar av Kustbevakningen som vid höjd beredskap och krig kan övergå till Försvarsmakten, liksom att personal och resurser för miljöräddningstjänst också ska undantas. Förslaget är inte godtagbart ur Försvarsmaktens perspektiv eftersom det skulle leda till ett ökat militärt risktagande, bland annat med hänsyn till operativa behov och befintlig planering. Försvarsmakten motsätter sig således förslaget om ändring i utnyttjandeförordningen med följande resonemang.

Enligt 1 § förordningen (2019:84) med instruktion för Kustbevakningen har Kustbevakningen till uppgift att bedriva sjöövervakning och utföra räddningstjänst till sjöss. Försvarsmakten anser att det i rådande säkerhetspolitiskt läge bör vara det sjöövervakande uppdraget som äger prioritet. Inom detta uppdrag ska Kustbevakningen bl.a. bedriva brottsbekämpning och ordningshållning till sjöss – idag inkluderande att kunna agera mot s.k. hybrida hot såsom hot mot undervattensinfrastruktur och den s.k. skuggflottan. Vad gäller räddningstjänsten har Kustbevakningen ansvar för miljöräddningstjänst och ska kunna bistå andra myndigheter i arbetet med annan räddningstjänst. Därutöver ska myndigheten enligt 2 § utnyttjandeförordningen kunna bistå Försvarsmakten när myndigheten ingriper enligt förordningen (1982:756) om Försvarsmaktens ingripanden vid kränkningar av Sveriges territorium under fred och neutralitet, m.m., (IKFN-förordningen). Enligt 1 § utnyttjandeförordningen ska personal och

⁵ Försvarsmakten, *Försvarsmaktens budgetunderlag för 2027*, FM2025-28599:2

⁶ Regeringskansliet, *Maritim samverkan. Betänkande av Maritimutredningen* (SOU 2012:48), Försvarsdepartementet, Stockholm, juli 2012.



materiel ur Kustbevakningen kunna användas som en del av Försvarsmaktens krigsorganisation i höjd beredskap och krig. Försvarsmakten beslutade i december 2025 om vilka resurser (plattformar och personal) ur Kustbevakningen som ingår i Försvarsmaktens krigsorganisation och som en del av det militära försvaret vid krig, eller även vid höjd beredskap om regeringen så beslutar.⁷

Att belasta Kustbevakningens organisation med ytterligare uppdrag bedöms riskera att urvattna det sjöövervakande uppdraget med konsekvenser för hanteringen av hot mot Sveriges maritima säkerhet. För att renodla såväl ansvaret för räddningstjänsten till sjöss som Kustbevakningens och Sjöfartsverkets uppdrag skulle det istället kunna övervägas att överföra ansvaret för miljöräddningstjänsten till Sjöfartsverket.

Enligt Försvarsmaktens mening kan Kustbevakningen personal och resurser, i det läge när 1 § utnyttjandeförordningen aktualiseras, behöva användas i Försvarsmaktens krigsorganisation. I det läget, när rikets säkerhet och fortlevnad är hotad, behöver hårda prioriteringar göras. Exempelvis har regeringen tydliggjort att ”verksamheterna inom det civila försvaret bör vid höjd beredskap och då ytterst krig i varje situation fokuseras på att stödja det militära försvaret på det sätt som är mest ändamålsenligt för att stödja totalförsvarets samlade krigsinsats”.⁸ I de allra flesta fall kommer resurser troligtvis kunna avsättas för att bedriva räddningstjänst, särskilt resurser som är särskilt utformade för sådan verksamhet, men vid höjd beredskap och ytterst krig kommer verksamhet som krävs för att direkt försvara riket eller för att stödja totalförsvarets samlade krigsinsats att äga prioritet.

SAR-helikoptrar och andra resurser som kan bedriva räddningstjänst har olika typer av särskilt skydd i krigets lagar när sådan verksamhet bedrivs, även när de ingår i en försvarsmakt. Deras folkrättsliga status när räddningsverksamhet bedrivs avgörs av deras faktiska användning, oavsett vilken myndighet som har resurserna. SAR-resurser i Försvarsmaktens krigsorganisation har således samma särskilda skydd enligt bl.a. artikel 25 i tilläggsprotokoll I till 1949 års Genèvekonventioner när de genomför räddningstjänst som om de tillhört en civil myndighet.

En folkrättsligt status som civil eller särskilt skyddad innebär inte nödvändigtvis ett faktiskt skydd mot anfall från motståndaren, vilket erfarenheter från kriget i Ukraina visar. I vissa fall kan det istället vara så att ett reellt skydd enbart kan uppnås genom militära skydds- och försvarsåtgärder.

Det kan även vara så att nyttan av att använda dessa extra resurser för militära ändamål är så stark att det behöver ha företräde framför det särskilda skydd som

⁷ Försvarsmakten, *Försvarsmaktens operativa ianspråktagande av Kustbevakningen*, FM2025-29245:1.

⁸ Regeringen, *Gemensamma förutsättningar för utvecklingen av totalförsvaret 2025–2030* (Fö2024/02054 (delvis)).



de annars har enligt krigets lagar. Det viktiga torde vara att det finns resurser som kan undsätta personer, oavsett om den undsättande resursen har särskilt skydd eller om den också bidrar till militära operationer som t.ex. Combat SAR. Att undanta dem från att kunna ianspråktagas av Försvarsmakten skulle därför onödigt begränsa deras effektiva användande.

Försvarsmakten anser att det kan innebära än större konsekvenser om även resurser för miljöräddningstjänst undantas. Vissa av Kustbevakningens fartyg är kombinationsfartyg och är således inte enkom utformade för miljöräddning utan även för sjöövervakning. Kombinationsfartygen är redan prioriterade resurser för Försvarsmakten och planeras ianspråktagas med stöd av utnyttjandeförordningen enligt det beslut som Försvarsmakten fattade i december 2025.⁹ Dessa kommer således tillhöra Försvarsmaktens krigsorganisation enligt gällande planering.

Även Kustbevakningens renodlade miljöräddningsfartyg kan vara till stor nytta inom Försvarsmakten. En ordning där fartyg och helikoptrar som används inom räddningstjänst undantas från Försvarsmaktens ianspråktagande riskerar även att skapa en felaktig förväntan på att Kustbevakningens resurser som är mer eller mindre designade för vissa uppgifter bör undantas. Utnyttjandeförordningen skulle bli verkanslös med en utveckling där allt fler resurser undantas.

I beredningen av detta ärende har deltagit handläggare Anton Arnesson, överstelöjtnant Tobias Bryant, överstelöjtnant Dick Börjesson, kommendörkapten Anders Sjöholm och överstelöjtnant Tommy Wellborg.

Detta yttrande har beslutats av chefsjurist Kerstin Bynander. I den slutliga handläggningen har dessutom kommendör Anders Bäckström, avdelningsdirektör Johan Askerlund, försvarsjurist Sofia Smetana deltagit och som föredragande försvarsjurist Michael Bergström.

Kerstin Bynander

Chefsjurist

Michael Bergström

⁹ Försvarsmaktens operativa ianspråktagande av Kustbevakningen, enligt förordning om utnyttjande av Kustbevakningen inom Försvarsmakten, FM2025-29245:1.



Sändlista

Regeringskansliet (Landsbygds- och infrastrukturdepartementet)

li.remissvar@regeringskansliet.se (1 ex)

li.transport.remissvar@regeringskansliet.se (1 ex på kopia)

För kännedom:

forsvarsdepartementet.registrator@regeringskansliet.se (1 ex på kopia)

Inom myndigheten

HKV ÖB/GD STAB

HKV FST

HKV FST STRA

HKV FST STRA PLAN Tfsp

HKV FST JUR

HKV OPL

MS

FS