

Försvarsdepartementet

[fo.remissvar@regeringskansliet.se](mailto:fo.remissvar@regeringskansliet.se)

[fo.ssk@regeringskansliet.se](mailto:fo.ssk@regeringskansliet.se)

# Remissvar

Diarienummer: Fö2023/01478

Göteborg 2023.12.29

## Remissvar avseende "En modell för svensk försörjningsberedskap (SOU 2023:50)"

*Föreningen Svensk Sjöfart är en branschorganisation för svensk sjöfartsnäring och representerar ett 60-tal rederier med verksamhet över hela världen. Den svenska sjöfarten är en del av det europeiska sjöfartsklustret som kontrollerar drygt 40 procent av världshandelsflottan. Mer än 90 procent av Sveriges utrikeshandel går via sjöfarten.*

Föreningen Svensk Sjöfart (FSS) har fått möjlighet att lämna synpunkter på rubricerad remiss.

Sedan ett antal år tillbaka har FSS ett nära och mycket bra samarbete med Försvarsmakten (FM) kring återuppbyggnaden av sjöfartens del i totalförsvaret. FSS var tidigare delaktiga i Trafikverkets s.k. TPSAMS (Transportsektorns samverkan inför samhällsstörningar) och sedan hösten 2023 är vi aktiva i Trafikverkets BTPOS-Sjö (Beredskapssektor Transport, Privat-offentlig samverkan). Många av FSSs medlemmar går i områden i olika delar av världen där hot och attacker på fartygen förekommer. Likt många andra branschorganisationer och företag, har FSS och våra medlemsrederier erfarenheter från Covid. Sjöfarten är en global verksamhet och har redan många regelverk, och därmed organisationsstrukturer, på plats. Sammantaget har sjöfarten erfarenhet av att bedriva verksamhet i kris och t.o.m. krigssituationer. Baserat på detta, vill vi framföra nedan:

### Sammanfattning

- Rederinäringen har goda erfarenheter av samarbetet med Försvarsmakten som, efter upphandling, baseras på avtal.
- Transportstyrelsen är den logiska kontaktpunkten för sjöfarten.
- Modell med sektorsansvarig myndighet har möjlighet att fungera för sjöfarten. Dock, skall vi bygga ett effektivt och sömlöst totalförsvaret måste fler berörda myndigheter engageras samt att myndigheterna internt organiserar sig och avsätter resurser i enlighet med denna modell.
- Det måste omedelbart skapas lösning kring hur och vilken information som skall delas mellan myndigheter och rederier.
- Behovet av sjötransporter måste tydliggöras.

### Samarbete genom avtal

Sedan ett antal år tillbaka har FM jobbat med att säkerställa fartygskapacitet i alla beredskapsnivåer. Arbetet kan beskrivas vara indelat i två delar; kontraktering genom upphandling och fartygsuttagning som förberedelse inför förfogande. Under 2023 genomfördes två upphandlingar (kust-/närsjöfart resp. inrikessjöfart) och ramavtal tecknades mellan FM och ett antal rederier. Inför denna upphandling, har ett antal standardavtal (Svenska sjöfartsavtal) gemensamt utarbetats och överenskommit mellan FM och FSS. I de ramavtal FM tillsett inkluderas några av totalförsvarsmyndigheterna och kust-/närsjöfartsavtalet ingår i FISE-samarbetet.

En mycket viktig erfarenhet från arbetet inom sjöfarten är att det inte hade varit möjligt att komma så långt utan det goda samarbetet med, och tydliga ledarskapet från, FM. Arbetet har aktualiserat frågor som antalet svenskflaggade fartyg och tillgången på svensk sjöpersonal vid höjd beredskap eller krig. Vad gäller (Sveriges behov av) antalet svenskflaggade fartyg är det till stora delar frågor kring näringsvillkoren för att bedriva rederiverksamhet i Sverige. Vad gäller tillgången på sjöpersonal, noterar FSS tacksamt att kategorin ”fartygsbesättningar” omnämns i utredningen. FSS har, tillsammans med flera andra, vidtagit flera åtgärder för att öka intresset för att arbeta inom sjöfarten. Parallellt med det ansvar vi som näring har, är FSSs uppfattning att **civilplikt** skyndsamt måste utredas för sjöpersonal. Det andra tydliga inspelet FSS önskar göra är att de totalförsvarsmyndigheter som, vid sidan av FM, är beroende av fartygskapacitet meddelar sitt **behov**. FSS noterar härvidlag utredningens förslag att Trafikverkets försörjningsanalyser även skall inkludera transporter.

### Dela information

Sjöfarten befinner sig redan i miljöer där exempelvis hot, attacker och störningar förekommer. Inte sällan har svenska myndigheter information som är betydelsefull för besättningar, fartyg, rederier och lastägare. Under Covid skickade sjöfarten (genom Trafikverket/TPSAMS), tillsammans med övriga aktörer inom transportsektorn, kontinuerligt in lägesrapporter. I den operativa utvärdering som FSS gjorde efter Covid konstateras att lägesrapporterna kanske bidragit till samhällsnytta, men vilken medlemsnytta dom gjort är oklar. Bakgrunden till detta är att det då - och alltså - förefaller vara självklart för myndigheter att begära in information från rederier, men närapå omöjligt för rederier att få information från myndigheter. För att få i gång informationsflödet, måste myndigheter också börja **dela ut information** som sjöfarten behöver för sina bedömningar och beslut.

Informationsfrågan är central och mycket viktig. Utöver ovan, ansluter sig FSS därför till de remissvar som Teknikföretagen/Säkerhets och försvarsföretagen (SOFF) samt Svenskt Näringsliv skickat in.

### Samarbetet mellan det privata och offentliga

FSS noterar förslaget att MSB (Myndigheten för samhällsskydd och beredskap) blir kontaktpunkt för företag. FSS har goda erfarenheter av MSB såväl under Covid som under FMs arbete med återuppbyggnaden av sjöfartens del i totalförsvaret. Samtidigt vill vi peka på allt betydelsefullt arbete som **Transportstyrelsen** gjorde för sjöfarten under Covid och att Transportstyrelsen de facto är den myndighet i Sverige som kan sjöfarten bäst. Transportstyrelsen har en synnerligen central roll för sjöfartens del i totalförsvaret och FSS understryker därför vikten av att myndigheten får resurser för detta arbete.

Trafikverket är sedan 2022 ansvarig för beredskapssektor transporter. Övriga myndigheter som anges skall ingå är; Luftfartsverket, Sjöfartsverket och Transportstyrelsen. Arbetet pågår att bygga upp verksamheten inom ramen för BTPOS-Sjö. Utöver utpekade myndigheter, är det avgörande att även andra myndigheter engageras och erhåller resurser för detta. För sjöfartens del, måste även operativa frågor inkluderas. Från ett rederi/företagsperspektiv finns vare sig resurser eller tid att jobba i parallella spår. Trafikverket har skapat en uppskattad struktur för arbetet i BTPOS där tre grupper för luft-, land- och sjötransporter återfinns. Näringslivet har ett rullande ordförandeskap i respektive grupp. För det arbete som ordförandeskapet medför, utgår ersättning. Mycket arbete kvarstår för att verkligen skapa ett **sammanhållet, effektivt och sömlöst totalförsvär**. En helt avgörande och fundamental del i detta är att Trafikverket själva internt organiserar sig i enlighet med uppgifterna i, och tilldelar resurser till, BTPOS.

Föreningen Svensk Sjöfart

Carl Carlsson