

Infrastrukturminister Andreas Carlson
Infrastrukturdepartementet
103 33 Stockholm

Stockholm, 10 januari 2025

Åtgärder för en stärkt kompetensförsörjning inom sjöfartsområdet

Sverige är beroende av sjöfartskompetens både för att säkerställa transporter till och från Sverige, men också på flera andra håll i samhället. Sjöfartskompetens är självfallet nödvändig ombord på svenska fartyg men också i andra funktioner i land på rederierna så som exempelvis rederiinspektörer eller för vissa säkerhetspositioner ex. Designated Person (DP). Utöver den traditionella handelssjöfarten handlar det också om bemanning av fartyg som används exempelvis vid byggnation och konstruktion, kabelläggning, service till vindkraft till havs, mm. Utöver yrken direkt inom sjöfarten krävs också sjöfartskompetens för att direkta tjänster till sjöfarten ska fungera så som lotsningsverksamheten, varv, hos Erkända organisationer, hamnar och hos försäkringsbolag. Sjöfartskompetens är dessutom viktig för den marintekniska industrin och återfinns även till en betydande del inom processindustrin. Sjöfartskompetens finns därutöver inom en rad statliga myndigheter så som Transportstyrelsen, Trafikverket, Sjöfartsverket, Kustbevakningen, Statens haverikommission och Försvarsmakten. Om bristen på sjöfartskompetens fortskrider försvårar detta verksamheten för såväl ett stort antal aktörer inom den maritima sektorn som för offentliga aktörer.

Den snabba tillväxt som sker inom flera olika delar av den maritima näringen framför allt internationellt men i viss mån också i Sverige är det avgörande, för att kunna möta denna mycket positiva utveckling, att kvalificerad sjöpersonal finns tillgänglig. Den nuvarande bristen på personal omfattar samtliga yrkeskategorier inom driftbesättningen ifrån manskap till befäl. I juli 2024 var ca 0,4% av befälskåren inskrivna hos arbetsförmedlingen sjöfart. Dagens brist på personal inom sektorn kommer dessutom att accelerera de kommande åren sett till utfärdade examina sedan 2018.

Fartyg att köra, personal att bemanna dessa med samt rederier för att effektivt kunna driva fartygen är helt nödvändiga för att en försörjningsberedskap ska kunna byggas upp, även ur detta perspektiv är således tillgången till sjöpersonal en helt avgörande komponent.

Utvecklingen leder sammantaget till ett kraftigt ökat behov av både manskap och sjöbefäl i Sverige. Med hänsyn till flera sammanhängande faktorer så som långa utbildningstider (inkl. erfarenhet av arbete ombord), behov av att öka rekryteringen till utbildningarna, minskade barnkullar och ambitioner om en växande svensk handelsflotta (inte minst av beredskapsskäl) är det uppenbart att ingen enskild åtgärd är tillräcklig utan det handlar om flera åtgärder som är nödvändiga för effektivt möta den förväntade bristen på ombordanställd personal de kommande tio åren.

Svensk Sjöfart hemställer mot bakgrund av ovanstående att regeringen vidtar ytterligare åtgärder för att möta behoven inom kompetensförsörjningsområdet inom sjöfarten och föreslår mot denna bakgrund ett antal åtgärder enligt nedan:

Underlätta för de som arbetar inom sjöfarten idag - ta bort svenska särkrav i nationell lagstiftning i jämförelse med internationella krav

I svensk lagstiftning finns ett antal extra krav för olika behörigheter som går utöver vad som föreskrivs i den internationella STCW¹-konventionen och vad som gäller i de flesta europeiska länder. Som exempel kan nämnas att det i Sverige i flera fall har nationella särkrav som är mer långtgående än de internationella kraven.

Förslag: Undanröj nationella särkrav som gör det svårare för svenska sjöbefäl än andra att erhålla behörigheter. Svensk Sjöfart har tagit fram ett antal förslag till förändringar som återfinns i bilaga 2. Förslagen i dessa delar har diskuterats med Transportstyrelsen och myndigheten tillstyrker de föreslagna ändringarna i förordningen (2011:1533) om behörigheter för sjöpersonal.

Förväntad effekt: Fler personer fortsätter längre i yrket ombord genom att nå en högre behörighet.

Framtidssäkra regelverk rörande behörigheter SFS 2011:1533

Ändra regelverk så att utbildning kan bedrivas på fler nivåer inom det svenska utbildningssystemet och säkerställ att sjöfarten inte "ramlar utanför" satsningar som genomförs för att säkerställa kompetensförsörjning nationellt.

I Sverige nivåplaceras utbildningar enligt SeQF-nivåer som standard och relaterar till europeiska EQF-nivåer². I gällande regelverk står det högskola och kurs vid en högskola, vilket syftar på huvudmannens organisationsform och inte på kvalifikationsnivå på utbildningen. För manskap finns liknande problematik genom att förordningen talar om treårig gymnasial utbildning.

Förslag: Ta bort nivåplaceringar av utbildningsvägar i regelverk som styr behörigheter. Om utbildningsvägar behöver användas bör detta i första hand ske genom en hänvisning till SeQF nivåer. En översyn och revidering av behörighetsförordningen bör ske i enlighet med denna inriktning.

Förväntad effekt: Sjöfarten kan ta del av det svenska utbildningssystemets alla nivåer och bli en del av framtida utbildningsinitiativ som kommer möjliggöra re-skilling och up-skilling på bred nivå i samhället.

Uppdragsutbildning för att återaktivera tidigare sjöbefäl

Enligt Lighthouse studie³ finns det ca 1500 sjöbefäl med examen efter år 2000 som idag inte har en aktiv behörighet. Dessa individer behövs i kompetensförsörjning till dess att utbildningssystemet hinner i kapp med kraftigt ökad nyrekrytering. I genomsnitt tar det 10–15 år ifrån start av en utbildning till en tjänst som befälhavare eller maskinchef ombord. En riktad statlig uppdragsutbildning till utbildningsanordnare kostar ca 100 000 per befäl för återaktivering av behörigheter. Personer med återaktiverade behörigheter blir även möjliga att civilpliktsplacera i framtiden när behovet uppstår.

Förslag: Anslå 2 miljoner kronor per år till Linne universitetet respektive Chalmers tekniska högskola för att dessa årligen ska kunna genomföra uppdragsutbildningar för att möjliggöra för de som tidigare har innehaft en behörighet att återfå dessa och därmed kunna ta arbeten ombord.

Förväntad effekt: Återaktivering av tidigare sjöbefäl kan fram till 2040 täcka större delen av bristen som uppstår genom fler pensionsavgångar än tillskottet av nyexaminerade.

¹ Standard of Training, Certification and Watchkeeping for seafarers

² SeQF. (den 24 10 2024). Hämtat från Myndigheten för yrkeshögskola: <https://www.myh.se/validering-och-seqf>

³ Hägg, M. e. (2023). Framtida behov av sjöbefäl - en förstudie. Lighthouse.

Underlätta övergången mellan civil sjöfart och militär sjöfart i bägge riktningar

För några decennier sedan fanns det en väg till att bli reservofficer efter en civil sjökaptens eller styrmansutbildning kallad linje A. Den syftade främst till tjänstgöring på minfartyg, isbrytare eller sjömätare. Idag går det att tänka sig tjänstgöring, utöver på dessa fartyg, i olika stabsfunktioner där civil sjöfart hanteras, förbindelseofficer vid uttagning av civila fartyg, utbildningsförband av sjöfarare med mera. Utifrån den tidigare Linje A som grundtanke skulle det kunna övervägas att skapa en reservofficersutbildning anno 2026 som bygger på en sjökaptens- eller sjöingenjörsexamen. Försvarsmakten utbildar redan idag ett stort antal sjömän, där utbildningen i många delar motsvarar civil utbildning, men där någon motsvarande behörighet inte erhålls.

Övergången för sjömän och officerare inom militär sjöfart till civil sjöfart bör tydliggöras genom ett ramverk för validering av kunskap och erfarenhet ifrån militär sjöfart.

Förslag: Svensk Sjöfart föreslår i denna del att berörda myndigheter, i samråd med branschen och utbildningsanordnarna, ges i uppdrag att se över hur detta skyndsamt kan förverkligas.

Förväntad effekt: En tydligare möjlighet för en reservofficersutbildning efter en civil utbildning kommer att öka attraktiviteten till yrket. Att tillvara ta individens kunskap och erfarenhet ifrån militär sjöfart genom validering bidrar till att fler väljer civil sjöfart efter en karriär i marinen.

Yrkesexamina på avancerad nivå inom sjöfarten

Sjöfarten har idag enbart utbildningar på grundläggande nivå enligt högskoleförordningen 1993:100. Andra yrkesområden som till exempel medicin och pedagogiskt arbete har yrkesexamina både på grundläggande och avancerad nivå. Inom sjöfarten finns det antal yrkesroller som naturligt är vidareutbildning efter en Sjökapstens- eller Sjöingenjörsexamen, några exempel är Lots, Sjömätare och inspektörer. Sjöfartens aktörer bör gemensamt säkerställa framtidens behov av dessa kompetenser genom nya utbildningsvägar.

Förslag: Svensk Sjöfart föreslår att de olika yrkesrollernas specifika förutsättningar och möjligheter till att genomföras på avancerad nivå genomlysas.

Förväntad effekt: Framtida kompetensförsörjning i yrkena efter grundexamen säkerställs. I hop med reservofficersexamen bedöms detta kunna bidra till att öka attraktiviteten och underlätta kompetensförsörjningen.

Stockholm den 10 januari 2025



Anders Hermansson

Svensk Sjöfart

Förteckning över bilagor

Bilaga 1 - Kompetensförsörjning inom sjöfart fram till 2040

Bilaga 2 – Förslag på förändringar i Förordning (2011:1533) om behörigheter för Sjöpersonal

Bilaga 3 – FSS återaktivering av sjöbefäl