

Regeringen
Finansdepartementet
103 33 Stockholm

Hemställan införande av finansiella och organisatoriska åtgärder i syfte att säkra sjötransportkapacitet vid allvarliga kriser och höjd beredskap

Under de senaste åren har svenska myndigheter under ledning av Försvarsmakten genomfört ett omfattande arbete för att säkerställa tillgång till fartygskapacitet – både för att återuppbygga en grundläggande svensk försörjningsberedskap och för att klara av uppgifter utifrån medlemskapet i NATO. Arbetet har bedrivits i ett högt tempo, och på några få år har svenska myndigheter i god dialog med den svenska rederinäringen tillförsäkrat tillgång till en betydande del av i dagsläget tillgängligt tonnage i Sverige.

En absolut förutsättning för att dessa fartyg ska kunna användas, särskilt i händelse av krig, är att det finns försäkringar för besättning, fartyg och i många fall även för lasten. Om försäkring inte finns, kommer fartygen inte att lämna kaj. Trots flera års arbete tvingas vi konstatera att det inte finns någon försäkringslösning på plats, varför vi nu vänder oss till regeringen. I syfte att säkerställa att rederierna kan fullgöra de avtal som man ingått med svenska staten genom Försvarsmakten, och för att de transportlösningar som svenska staten behöver ska kunna tillförsäkras, hemställer Svensk Sjöfart om att: *regeringen skyndsamt säkerställer tillgång till fungerande krigsförsäkring för rederier.*

Sjöfarten är i grunden en möjliggörare för internationell handel och rederiverksamhet är av naturliga skäl en internationell verksamhet. Dagens markant förändrade säkerhets- och handelspolitiska läge innebär dessvärre behov av en förmåga att även kunna hantera vissa andra finansiella och ekonomiska risker, direkt relaterat till rederiverksamhet. Om inte finansiering eller betalningsflöden kan säkras, finns exempelvis en risk att rederier inte kommer kunna bedriva sin verksamhet. I syfte att säkra att sjötransportkapacitet finns tillgänglig i alla konfliktnivåer, hemställer Svensk Sjöfart om att: *regeringen skyndsamt tillförsäkrar en svensk förmåga att snabbt kunna överta fartygskrediter för fartyg av intresse för nationen, lämpligen inom ramen för Svenska Skeppshypotekskassans uppdrag.*

Stockholm 2026.05.05



Anders Hermansson
Verkställande direktör



Carl Carlsson
Ansvarig skydd och beredskap

Kopia till:

Försvarsdepartementet

Landsbygds- och infrastrukturdepartementet

Försvarsmakten, FMLOG

Myndigheten för civilt försvar

Finansinspektionen/Krigsförsäkringsnämnden

Svenska Skeppshypotek

Bilaga – bakgrund och behov

Bakgrund

Svensk Sjöfart har tillsammans med flera aktörer under ett antal år arbetat intensivt med att återuppbygga sjöfartens del och ansvar i det svenska totalförsvaret. För att säkerställa att sjöfarten fungerar i alla konfliktnivåer, behöver ett antal funktioner och aktörer fungera i alla konfliktnivåer.

En fundamental del är förstås att det finns fartyg att tillgå. Ett antal åtgärder har vidtagits för att öka antalet svenskflaggade fartyg och branschen ser nu en positiv utveckling med ett ökat antal inflaggningar. Under Försvarmaktens ledning, inkluderande ett antal beredskapsmyndigheter¹ och finska Försvarmakten, genomfördes 2023 en upphandling av fartygskapacitet och ramavtal har slutits med ett antal rederier. Vidare har Försvarmakten genom den s.k. Fartygsuttagningskommittén krigsplacerat ett antal fartyg i syfte att säkerställa tillgången till en svensk beredskapsflotta.

Försvarmakten har inom ramen för sitt arbete genomfört ett hundratal s.k. modelleringar tillsammans med berörda myndigheter och vid flera tillfällen även sjöfartsnäringen, där olika moment för att säkra sjötransportkapacitet i alla konfliktnivåer noggrant analyserats. Flera av dessa moment övades inom ramen för Totalförvarsövning DSM2025², en övning genomförd inom ramen BTPOS-Sjö³ med målet att ”*Gemensamt öva de funktioner och aktörer som krävs för att sjöfarten skall fungera under högsta beredskap*”.

MCF genomförde en systemutvärdering av Totalförvarsövning DSM2025 som återfinns på Trafikverkets hemsida⁴. Identifierade åtgärder från de modelleringar som Försvarmakten genomfört, finns hos Försvarmakten.

Erfarenheter från genomförda modelleringar, övningar och händelser

Totalförvarsövning DSM2025 bestod av ett antal delövningar där bl.a. olika typer av försäkringslösningar prövades. Den enda lösningen som under övningen visade sig fungera var att en myndighet ställde ut en garanti för ett fartyg och en enskild resa. Denna lösning är dock tillämplig just för en enskild resa, och ingen lösning som fungerar för att trygga folkförsörjningen eller värdlandstransporter över tid.

Även erfarenheterna från Ukraina (Svarta havet) och nu senast i Persiska viken visar på vikten av fungerande försäkringslösningar för att den internationella handelssjöfarten ska kunna bedrivas utan avbrott och i alla situationer.

Sammantaget visar erfarenheterna från genomförda övningar och modelleringar, samt utvecklingen i vår omvärld, på stora behov av att skyndsamt täppa till de brister som idag

¹ Energimyndigheten, Försvarets materielverk, Kustbevakningen, Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (nu Myndigheten för civilt försvar), Sjöfartsverket, Polismyndigheten, Trafikverket, Utrikesdepartementet.

² Donsö Shipping Meet, DSM. Information, se: [www.trafikverket.se Publikationer inom BT POS - Bransch](http://www.trafikverket.se/Publikationer/inom/BT_POS_-_Bransch)

³ Beredskapssektor Transporter, Privat-Offentlig Samverkan – trafikslagsgrupp Sjö.

⁴ Systemutvärdering från Totalförvarsövning DSM2025: [www.trafikverket.se Publikationer inom BT POS - Bransch](http://www.trafikverket.se/Publikationer/inom/BT_POS_-_Bransch)

finns i det svenska systemet avseende finansiering och försäkring, för att tillförsäkra tillgång till sjötransportkapacitet för svenska behov.

Behov och konkreta åtgärder gällande försäkring

Arbetet med att återuppbygga sjöfartens del och ansvar i totalförsvaret har kommit förhållandevis långt. Mycket arbete återstår, men inom varje funktion och hos många aktörer pågår ett målmedvetet arbete med att hantera åtgärder identifierade från modelleringar, övningar och händelser. Vad gäller försäkring finns sedan flera år ett pågående arbete. Trots detta finns idag ingen försäkringslösning på plats, och utan en sådan kommer sjötransporterna inte att kunna utföras i alla konfliktnivåer.

Det statliga systemet för krigsförsäkring måste därför skyndsamt komma på plats, och erforderliga resurser tillförsäkras för att verksamheten ska kunna bedrivas. En krigsförsäkringslösning som fungerar måste innehålla ansvarsförsäkring. Fartyg har två fundamentala försäkringar som enkelt kan beskrivas vara en ansvarsförsäkring för t.ex. besättningen (Protection & Indemnity, P&I), och en försäkring för själva fartyget och maskin (Hull & Machinery, H&M). Båda dessa försäkringar måste finnas på plats för att transporter ska kunna möjliggöras. En fungerande krigsförsäkringsfunktion bör även innehålla ett stöd från försäkringssidan till svenska rederier tillgänglig 24/7 i alla konfliktnivåer, exempelvis genom ett upphandlat samarbete med svenskt/svenska försäkringsbolag.

Med hänsyn till erfarenheter från övningar och de system som finns i exempelvis Norge och Danmark, är en förutsättning att det även finns en statlig återförsäkring/backstop så att staten säkrar och tillhandahåller återförsäkring när så krävs, vilket inte nödvändigtvis linjerar med när det förklaras "höjd beredskap" i Sverige.

Svensk Sjöfart önskar därutöver att regeringen säkerställer permanent representation för Svensk Sjöfart i KFN:s (Krigsförsäkringsnämndens) arbete. Rederierna är de slutliga köparna av statlig krigsförsäkring, men saknar idag representation i KFN. I Norge och Danmark är branschen integrerad i "systemdesignen" av sina respektive krigsförsäkringslösningar.

Behov och konkreta åtgärder gällande finansiering/betalströmmar

Vid krig eller krigsliknande förhållanden förfaller ofta lånefinansiering till betalning. Erfarenheterna från modelleringar och totalförvarsövningen i samband med Totalförvarsövning DSM 2025 visar på ett antal behov och brister för att säkerställa tillgång på fartyg – exempelvis kan det ske när panthavaren inte längre har tillgång till sitt objekt, vilket kan leda till krav på omedelbar betalning av hela krediten.

Långivning inom sjöfart sker normalt genom banklån, obligationsupplåning eller leasingupplägg. Gängse praxis är att låneavtalen tar höjd för förändringar av kreditrisken. Om det däremot skett mycket stora ekonomiska förändringar, om det råder krig eller krigsliknande förhållanden i flaggstaten, om fartyget inte är tillgängligt för långgivaren (t.ex. tvingad tjänstgöring, expropriering), om låntagaren är i avtalsbrott under något annat låneavtal, saknad försäkring, intervention av stat eller bara att förutsättningarna förändrats markant, är detta skäl som gör att lån kan falla till återbetalning. Eftersom många fartyg ingår i lånefaciliteter med flera enheter som säkerhet, kan en enda rekvisition få

systemeffekter. Vid modelleringar och övningar, har det identifierats ”gråzons-/hybridrisk” kring detta.

Åtgärderna för att säkerställa finansiering är dessutom angelägna i händelse av krig eller krigsfara (eller större kriser), då långivare normalt är mer restriktiva med kreditgivning vid krig eller krigsfara på grund av riskerna. Dagens finansieringslösningar riskerar därmed att leda till ett minskat svenskt tonnage när nationen behöver det som mest. Detta då finansiella institutioner är ålagda att inte ta mer risk än vad verksamheten kan bära. Även med en institution som Svenska Skeppshypotekskassan finns begränsningar i dessa delar då verksamheten har samma uppdrag som övriga finansiärer (vad avser risk). Även om man når slutsatsen att Svenska Skeppshypotekskassan inom ramen för det nuvarande uppdraget kan förväntas överta vissa finansieringar, kommer det sannolikt krävas någon form av statlig garanti som täcker kreditrisken.

Med hänsyn till ovanstående önskar Svensk Sjöfart påtala behovet av att säkerställa att det i Sverige tillskapas en förmåga att vid behov kunna överta/överföra lån till Sverige. Staten behöver i denna del utse en aktör, exempelvis Svenska Skeppshypotekskassan, som kan fullgöra dessa uppgifter. En sådan aktör behöver även ha tillgång till medel i form av en låneram för att kunna fullgöra en sådan uppgift. I exempelvis Ukraina är möjlighet till upplåning från andra banker starkt begränsad i lokal valuta och i stort sett noll i Euro eller US dollar på grund av krigslagarna. I samband med 2022 års utredning av Svenska Skeppshypotekskassan föreslogs exempelvis en låneram i Riksgälden om 10 miljarder kronor som skulle vara en konkret lösning för att möta behov som dessa.

Ytterligare en angelägen fråga att lösa i detta sammanhang är betalningsmodellen vid förfogande, som behöver fungera både för staten och berörda rederier. Under Totalförsvarsövning DSM2025 synliggjordes att praxis i delar av branschen är förskottsbetalning, medan värderingsnämnderna⁵ sannolikt kommer behöva månader för sitt beslut. Att värdera ett handelsfartyg eller en resa (transportåläggande) är inte enkelt för någon som inte har det som profession. Det är därför inte osannolikt att beslut från värderingsnämnderna kommer att överklagas till Riksvärderingsnämnden, vilket kommer ta ytterligare tid. Detta kommer skapa betydande likviditetsrisker för rederier. Den nuvarande ordningen behöver mot denna bakgrund kompletteras för att få till ett rimligt snabbt förfarande, som inte försätter rederier på obestånd och därmed minskar Sveriges tillgång till sjötransportkapacitet.

⁵ Länsstyrelser beslutar genom sina värderingsnämnder om ersättning vid förfogande.