



CHALMERS

Val utav fartygsflagg ur beredskaps- perspektiv

En kvalitativ studie om rederiers syn på beredskap och flaggvalet
och dess påverkan på Sveriges beredskapsförmåga

Kandidatarbete inom internationell logistik

EMMA HENRICSSON
SOFIA WAHL

INSTITUTIONEN FÖR MEKANIK OCH MARITIMA VETENSKAPER

CHALMERS TEKNISKA HÖGSKOLA
Göteborg, Sverige, 2025

Val utav fartygsflagg ur beredskapsperspektiv

En kvalitativ studie om rederiers syn på beredskap och flaggvalet och dess
påverkan på Sveriges beredskapsförmåga

Kandidatarbete inom internationell logistik

EMMA HENRICSSON
SOFIA WAHL

Institutionen för mekanik och maritima vetenskaper
Avdelningen för maritima studier
CHALMERS TEKNISKA HÖGSKOLA
Göteborg, Sverige, 2025

Val utav fartygsflagg ur beredskapsperspektiv

En kvalitativ studie om rederiers syn på beredskap och flaggvalet och dess påverkan på Sveriges beredskapsförmåga

EMMA HENRICSSON
SOFIA WAHL

© EMMA HENRICSSON, 2025
© SOFIA WAHL, 2025

Institutionen för mekanik och maritima vetenskaper
Chalmers tekniska högskola
SE-412 96 Göteborg
Sverige
Telefon: + 46 (0)31-772 1000

Institutionen för mekanik och maritima vetenskaper
Chalmers tekniska högskola
Göteborg, Sverige 2025

FÖRORD

Detta examensarbete genomfördes vid Chalmers tekniska högskola inom kandidatprogrammet Internationell logistik, en treårig utbildning som leder till en kandidatexamen med inriktning mot logistik och dess tillämpningar. Arbetet omfattar 15 högskolepoäng och har genomförts under vårterminen 2025.

Vi vill rikta ett varmt tack till vår handledare Fredrik Olindersson för hans stöd, engagemang och värdefulla synpunkter under arbetets gång. Vi vill även tacka de medverkande företagen och respondenterna som generöst delade med sig av sina erfarenheter och perspektiv.

Slutligen vill vi uttrycka vår uppskattning till alla som på olika sätt har bidragit till att möjliggöra detta arbete.

Göteborg, Maj 2025

Emma Henricsson

Sofia Wahl

Val utav fartygsflagg ur beredskapsperspektiv

En kvalitativ studie om rederiers syn på beredskap och flaggvalet och dess påverkan på Sveriges beredskapsförmåga

EMMA HENRICSSON

SOFIA WAHL

Institutionen för mekanik och maritima vetenskaper
Chalmers tekniska högskola

SAMMANDRAG

Utvecklingen för den svenska handelsflottan har under de senaste decennierna successivt minskat i takt med att allt fler svenska rederier väljer att flagga ut sina fartyg till andra länder. Denna trend har skapat en ökad osäkerhet i Sveriges möjligheter att säkra väsentliga sjötransporter vid händelse av kris eller krig. Mot bakgrund av det försämrade säkerhetspolitiska läget i Sverige aktualiseras frågan för både näringsliv och politiker.

Syftet med denna studie är att undersöka vilka faktorer som påverkar svenska rederiers val av flagg samt i vilken utsträckning beredskap spelar in i dessa beslut. Studien syftar också till att se hur rederier uppfattar betydelsen av att ha svenskflaggade fartyg vid samhällsstörningar och konflikter samt om detta påverkar valet av registreringsland.

Resultatet visar på gemensamma uppfattningar kring behovet av tydligare statliga incitament samt betydelsen av att upprätthålla en nationell handelsflotta ur ett beredskapsperspektiv. Det framkommer även att synen på flaggvalet håller på att förändras, samtidigt som utmaningar kvarstår i frågor som rör bemanning, konkurrenskraft och regelverk.

Studien har avgränsats till svenska rederier och omfattar inte försvarsmaktens interna struktur eller operativa funktioner.

Studien har genomförts vid Chalmers tekniska högskola.

Nyckelord: Beredskap, fartygsregistrering, inflaggning, sjöfartspolitik, Sverige, incitament, totalförsvaret, flaggval, sjösäkerhet, handelsflotta

Choice of ship flag from a contingency perspective

A qualitative study on shipping companies' views on contingency and flag choice and its impact on Sweden's preparedness

EMMA HENRICSSON
SOFIA WAHL

Department of Mechanics and Maritime Sciences
Chalmers University of Technology

ABSTRACT

The development of the Swedish merchant fleet has gradually declined over recent decades as more Swedish shipping companies change the flags on their vessels to other countries. The trend has created an increased uncertainty regarding Sweden's ability to secure essential maritime transport in the event of a crisis or war. In light of the deteriorating security situation the issue has become increasingly more relevant to both the industry and politicians.

The purpose of this study is to examine the factors that influence Swedish shipping companies' choice of flag and to what extent contingency affects these decisions. The study also aims to see how shipping companies perceive the importance of having Swedish-flagged ships in times of conflict and if this affects the choice of registering to a certain country. The results show a common view on the need for clearer government initiatives and the importance of maintaining a national merchant fleet from a contingency perspective. Furthermore the results also show that the view on choice of flag is changing, while challenges remain in the issues related to staffing, competitiveness and regulations.

The study has been limited to Swedish shipping companies and does not cover the internal structure of operational functions of the armed forces in Sweden.

The study has been executed at Chalmers technical university and the report is written in Swedish.

Keywords: contingency, ship registration, “reflagging to national registry”, maritime policy, Sweden, incentives, flag choice, maritime safety, merchant fleet

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

1. Inledning.....	1
1.1 Bakgrund.....	1
1.2 Syfte.....	2
1.3 Frågeställning.....	2
1.4 Avgränsningar.....	3
2. Teori.....	4
2.1 Det svenska tonnaget.....	4
2.1.1 Utvecklingen av den svenskregistrerade flottan.....	4
2.1.2 Konsekvenser av utflaggning.....	5
2.2 Juridiska och ekonomiska styrmedel.....	6
2.2.1. Tonnageskattens roll och konkurrenskraft.....	7
2.2.2 Avskaffandet av stämpelskatten.....	7
2.2.3 Inflaggningslots.....	8
2.2.4 Sjöfartsstödet.....	8
2.3 Jämförelse med andra länder och bekvämlighetsflagg.....	9
2.3.1 Typer av flagg och dess funktioner.....	9
2.3.2 Flag of Convenience (FOC) och dess effekter.....	10
2.3.3 Andra länders sjöfartspolitik.....	11
2.4 Sjöfartens roll i Sveriges försörjningsberedskap.....	11
2.4.1 Sjöfartens betydelse för beredskap och totalförsvaret.....	12
2.4.2 Betydelsen av en nationellt kontrollerad handelsflotta.....	12
2.4.3 Förfogandelagen och statens rätt att ta fartyg i anspråk.....	13
2.4.4 Totalförsvarets krav på samverkan.....	13
2.4.5 Krisberedskap på kommunal och regional nivå.....	13
2.4.6 Lärdomar från pandemin.....	14
2.5 Sveriges NATO medlemskap.....	14
2.5.1 Svenska sjöfartsavtal.....	14
3. Metod.....	16
3.1 Kvalitativ intervjustudie.....	16
3.2 Litteratur insamling.....	16
3.3 Urval.....	16
3.4 Utförande.....	17
3.4.1 Förarbete.....	17
3.4.2 Intervjuer.....	17
3.4.3 Bearbetning av intervjuer.....	18
3.5 Användning av AI.....	18

3.6 Pålitlighet och äkthet	19
3.7 Etiska överväganden	20
4. Resultat.....	21
4.1 Inställning och inledningen till ämnet.....	21
4.1.1 Historisk utveckling och förändrat fokus i flaggvalet.....	21
4.2 Juridiska och ekonomiska styrmedel.....	22
4.2.1 Ekonomiska och administrativa incitament vid flaggval	23
4.2.2 Skillnaden mellan svensk flagg och andra flaggstater	24
4.2.3 Bemanningens utmaningar och dess påverkan	25
4.3 Beredskap och kriser	27
4.3.1 Beredskap inom svensk sjöfart.....	27
4.3.2 Vad har svenskflaggade fartyg för betydelse vid kris eller krig	28
4.3.3 Konsekvenser av utflaggning och kontrollförlust	29
4.3.4 Utmaningar att säkerställa tillgång till svenskbemannade fartyg vid krig eller kris	30
4.4 Erfarenheter från pandemin och lärdomar för framtida beredskap	31
4.5 Synen på NATO samt dagens situationer	32
5. Diskussion	34
5.1 Svensk sjöfart och nationell försörjningsförmåga.....	34
5.2 Juridiska och ekonomiska styrmedel.....	36
5.2.1 Avskaffandet av stämpelskatten och dess påverkan	36
5.2.2 Svensk konkurrenskraft med sent införda incitament	37
5.2.3 Hinder vid inflaggning	38
5.2.4 Den svenska modellen.....	39
5.3 Svensk sjöfart i en internationell konkurrensmiljö	42
5.3.1 Ekonomiska drivkrafter bakom användningen av bekvämlighetsflagg	42
5.3.2 Konsekvenser för svensk beredskap vid användning av bekvämlighetsflagg	43
5.3.3 Europeiska flaggstater strategier	43
5.4 Beredskap	45
5.5 Metoddiskussion.....	47
6. Slutsats	51
6.1 Rekommendationer till fortsatt arbete.....	52
Källförteckning.....	53

FÖRKORTNINGAR OCH BEGREPP

Beredskap	Förmåga att vidta åtgärder för att upprätthålla samhällsviktiga funktioner och stödja totalförsvaret vid kris, höjd beredskap eller krig.
Bekvämlighetsflagg (Flag of Convenience, FOC)	Registrering av fartyg i länder med låga skatter och mindre strikt lagstiftning, syftande till lägre driftskostnader och lättare regelverk.
Bekvämlighetsregister	Nationella fartygsregister som tillåter enklare villkor för rederier avseende beskattning, bemanning och tillsyn.
Civilplikt	Lagstadgad skyldighet för svenska medborgare att delta i totalförsvarsinsatser under krig, krigsfara eller höjd beredskap.
Flaggstat	Den stat under vars lagstiftning ett fartyg är registrerat och som ansvarar för att fartyget följer internationella regelverk.
Förfogandelagen (1978:262)	Svensk lag som ger staten rätt att rekvirera fartyg och resurser vid kris, krigsfara eller krig.
Försörjningsberedskap	Samhällets förmåga att upprätthålla försörjningen av samhällskritiska varor och tjänster vid störningar eller konflikter.
Inflaggningslots	En stödfunktion från Transportstyrelsen som hjälper rederier att återregistrera fartyg under svensk flagg.
ITF-avtalen (International Transport Workers' Federation)	Internationella avtal som skyddar sjöfolks rättigheter och arbetsvillkor, särskilt vid flaggning under bekvämlighetsflagg.
Pandemi	Global smittspridning i omfattande skala.
Ramavtal	Avtal mellan staten och privata rederier om tillgång till fartyg vid samhällsstörningar, kris eller höjd beredskap.
RoRo-fartyg (Roll- on/Roll-off)	Fartyg utformade för att transportera hjulgående last, såsom fordon och trailers, via rullning ombord och iland.
Samhällsviktig verksamhet	Tjänster och infrastrukturer som är nödvändiga för att upprätthålla samhällets grundläggande funktioner och säkerhet.
Sjöfartsstöd	Statligt ekonomiskt stöd till rederier med svenskflaggade fartyg, främst i form av reducerade sociala avgifter.
Sjömanskompetens	Formell utbildning och certifiering av sjöpersonal enligt nationella och internationella krav.
Totalförsvaret	Sveriges samlade civila och militära resurser i syfte att gemensamt försvara landet vid hot, krig eller andra allvarliga störningar.

1. INLEDNING

Sjöfarten har länge utgjort en bärande pelare i Sveriges utrikeshandel och försörjningsberedskap. En majoritet av landets import och exportvolym fraktas sjövägen vilket gör handelsflottan avgörande för att upprätthålla logistikkedjor och samhällsviktig infrastruktur särskilt under tider av kris eller väpnad konflikt (MSB, 2024). Historiska händelser visar att en svenskflaggad handelsflotta har spelat en strategisk roll genom att säkra sjötransporter trots yttre hot såsom blockader och internationella spänningar (Louhimies, 2020).

Trots denna betydelse har utvecklingen under de senaste decennierna visat på en tydlig nedgång i antalet fartyg registrerade under svensk flagg. Utländsk flagg, så kallad bekvämlighetsflagg, har blivit ett allt vanligare alternativ för svenska redare ofta som en följd av global konkurrens, höga arbetskraftskostnader och skattemässiga nackdelar i svensk sjöfartspolitik (Trafikanalys, 2024). Denna form av flaggning och de faktorer som ligger bakom, kommer att behandlas mer ingående i kommande avsnitt. Den svenska handelsflottan har därmed reducerats vilket väcker frågor om sjöfartens långsiktiga roll i samhällets robusthet och motståndskraft.

Ett fartygs flaggstat avgör vilken jurisdiktion det lyder under. När fartyg flaggas ut faller de därmed utanför Sveriges direkta kontroll och kan inte utan vidare disponeras i samband med totalförsvarsplanering, mobilisering eller krislogistik (Louhimies, 2020; MSB, 2024). För att stärka inflaggningen och stärka den nationella rederibasen har svenska staten vidtagit vissa incitament däribland avskaffandet av stämpelskatt vid registrering av fartyg i det svenska skeppsregistret.

Mot denna bakgrund är det relevant att undersöka hur svenska rederier ser på frågor om civil och militär beredskap och i vilken mån dessa hänsyn faktiskt påverkar deras beslut kring vilket register och därmed vilken flagg deras tonnage ska föras under.

1.1 Bakgrund

Det försämrade säkerhetspolitiska läget i Sveriges närområde har ökat behovet av robusta strukturer för totalförsvar och försörjningsberedskap. I detta sammanhang spelar sjöfarten en avgörande roll, särskilt den svenskflaggade handelsflottan, för att säkerställa transporter av samhällskritiska varor under kris eller väpnad konflikt.

Valet av flagg är dock inte enbart en säkerhetspolitisk fråga, utan påverkas av en rad faktorer såsom ekonomiska incitament, geografisk närvaro, juridiska förutsättningar och administrativa villkor. Utflaggning, det vill säga registrering av fartyg i utländska register har under de senaste decennierna blivit en växande trend bland svenska rederier. Denna utveckling har väckt oro kring hur Sveriges beredskap påverkas om tillgången till svenskflaggat tonnage reduceras ytterligare vid en framtida krissituation.

1.2 Syfte

Syftet med denna studie är att undersöka svenska rederiers val av flagg utifrån ett beredskapsperspektiv. Bakgrunden är att utflaggning från svensk flagg blivit allt vanligare samtidigt som kris- och krigssituationer ställer särskilda krav på flaggstater och deras tillgång till nationellt tonnage. Studien syftar till att analysera vilka faktorer som påverkar svenska rederiers flaggval samt i vilken utsträckning beredskap och försörjningsförmåga vägs in i strategiska beslut.

Vidare avser studien att belysa problematiken kring ett minskat svenskt tonnage och vilka konsekvenser detta kan medföra för både rederinäringen och samhällets förmåga att hantera avvikande situationer. Genom att undersöka rederiers inställning till att segla under svensk flagg, samt vilka hinder och möjligheter som uppfattas vid inflaggning, syftar arbetet även till att identifiera möjliga incitament för att stärka svenskflaggad sjöfart. Studien fokuserar på rederiers samt branschaktörers perspektiv och behandlar inte detaljerade juridiska eller lagstiftningsmässiga förändringar.

1.3 Frågeställning

- *Vilka faktorer är avgörande för svenska rederiers val av flagg och vilken roll spelar beredskapsperspektivet i dessa beslut?*
- *Hur ser svenska rederier på betydelsen av svenskflaggade fartyg vid kris eller krig och i vilken utsträckning påverkar detta deras beslut?*

1.4 Avgränsningar

Studien avgränsar sig till svenska rederier eftersom syftet är att undersöka frågan om flaggval ur ett beredskapsperspektiv med fokus på svenska statens intressen. Sjöfartspolitik i ett bredare internationellt sammanhang samt detaljerad beredskapsplanering ingår inte i analysen.

Vid sidan av rederierna har även representanter från Svensk Sjöfart och Försvarshögskolan intervjuats. Dessa aktörer har valts ut för att de besitter sakkunskap om rederiers förutsättningar och sjöfartens roll vid kris och krig. Studien fokuserar dock inte på deras organisationer som sådana, utan på deras perspektiv i relation till rederiers överväganden kring flaggval.

Försvarsmaktens interna struktur och funktioner omfattas inte av studien eftersom mycket av den informationen är sekretessbelagd. Ekonomiska faktorer, såsom skattefördelar och internationella konkurrensförhållanden behandlas endast översiktligt och utgör inte ett analytiskt huvudfokus. Inte heller analyseras specifika lagändringar eller juridiska tolkningar av sjölagen. Fokus ligger på övergripande faktorer och rederiers inställning i nuläget.

2. TEORI

I detta kapitel presenteras de centrala strukturella faktorer som påverkar rederiers val av flagg i en svensk kontext. Fokus ligger på utvecklingen av den svenskflaggade handelsflottan, juridiska och ekonomiska styrmedel samt sjöfartens roll i försörjningsberedskap och totalförsvar. Kapitlet innehåller även internationella jämförelser och en genomgång av konsekvenserna av bekvämlighetsflagg i syfte att ge en teoretisk grund för analysen av studiens empiriska material.

2.1 Det svenska tonnaget

Under de senaste decenniet har den svenskregistrerade handelsflottan genomgått en nedgång, både i antal fartyg och kapacitet. Samtidigt har medelåldern på de fartyg som finns ökat vilket innebär att dessa fartyg närmar sig slutet av sin tekniska livslängd. Denna utveckling och trenden med att flagga ut fartyg till utländska register minskar statens möjligheter att ta kontroll under pressade situationer.

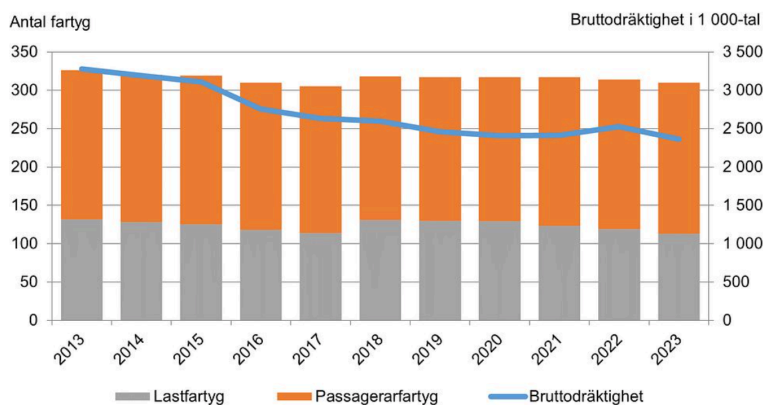
2.1.1 Utvecklingen av den svenskregistrerade flottan

Den svenskregistrerade handelsflottan har under det senaste decenniet visat en tydlig nedåtgående trend, både sett till antal fartyg och lastkapacitet. Enligt Trafikanalys (2023a) bestod flottan vid slutet av 2023 av totalt 606 fartyg, vilket motsvarar en minskning med 14 fartyg jämfört med året innan. Av dessa var 296 fartyg under 100 bruttoton och 310 över 100 bruttoton. Minskningen är en del av en längre utveckling där antalet svenskregistrerade fartyg minskar successivt (Trafikanalys, 2023a).

Samtidigt som flottan minskar i storlek har även medelåldern på fartygen ökat. År 2023 var medelåldern 47 år, jämfört med 46 år året innan, vilket tyder på att många fartyg närmar sig slutet av sin tekniska livscykel (Trafikanalys, 2023a). Denna utveckling innebär inte bara att flottan minskar, utan också att den består av äldre fartyg som riskerar att vara mindre effektiva och mindre miljömässigt hållbara (Trafikanalys, 2023a).

Statistiken för 2024 visar på en fortsatt nedgång där Trafikanalys (2024) rapporterar att den svenskkontrollerade flottan minskat med ytterligare 10 % och sett till lastkapacitet är nedgången ännu större. Detta innebär att Sverige tappar ytterligare position inom den internationella sjöfarten, samtidigt som möjligheten att kontrollera handelsflottan i en

krissituation försvagas. Detta kan till stor del förklaras av att svenska rederier väljer att registrera sina fartyg i andra länder, exempelvis på grund av lägre driftskostnader, mer fördelaktiga skatteregler och ett mindre strikt regelverk (Trafikanalys, 2023b). Resultatet blir att en stor del av den svenskägda flottan idag seglar under utländsk flagg, trots att den operativa styrningen ofta sker från Sverige (Trafikanalys, 2023b). Den succesiva nedåtgående trenden syns tydligt i *Figur 1A* där antalet fartyg hållit sig relativt stabil men där bruttodräktigheten minskat, alltså att lastkapaciteten minskat.



Figur. Antal svenskregistrerade handelsfartyg den 31 december 2013–2023 samt deras samlade bruttodräktighet. Fartyg med en bruttodräktighet om minst 100.

Figur 1.A . Svenska handelsflottan fortsätter att minska. Bild från Sjömannen (2024). Hämtad 2025-03-20

Utvecklingen av svenskregistrerade handelsfartyg mellan 2013 och 2023, både i antal och i samlad bruttodräktighet. Den grå stapeln representerar lastfartyg och den orangea stapeln passagerarfartyg. Den blå linjen visar den totala bruttodräktigheten i tusental. Under den tioårsperioden ses en tydlig nedåtgående trend, framför allt i bruttodräktigheten. Antalet fartyg har legat relativt stabilt men med en svag minskning, medan den totala lastkapaciteten har sjunkit mer markant. Detta tyder på att de fartyg som försvinner ofta är större fartyg, vilket påverkar den svenska handelsflottans totala transportkapacitet. Minskningen kan kopplas till utflaggning och ett generellt åldrande av flottan (Trafikanalys, 2023a).

2.1.2 Konsekvenser av utflaggning

Minskningen av svenskregistrerade fartyg påverkar inte bara näringslivets konkurrenskraft, utan även Sveriges beredskapsförmåga. Enligt Trafikanalys (2023a) sjönk bruttodräktigheten för svenskflaggade lastfartyg från 1,6 till 1,5 miljoner bruttoton och dödviktscapaciteten minskade med 13 %. Denna nedgång begränsar Sveriges möjligheter att säkerställa transporter av samhällsviktiga varor vid en kris eller konflikt (Trafikanalys, 2023a). Den åldrande flottan utgör också en ytterligare utmaning där nästan hälften av den svenskregistrerade handelsflottan är över 40 år gammal och endast 16 % av fartygen är yngre än 15 år (Trafikanalys, 2023a). Däremot är den svenskägda men utlandsregistrerade flottan betydligt yngre med en genomsnittsålder på endast 15 år (Trafikanalys, 2024).

Utflaggning innebär att fartyg registreras i länder med mer fördelaktiga regelverk, vilket i sin tur innebär att de inte längre omfattas av svensk jurisdiktion. Enligt Trafikanalys (2024)

begränsar detta statens möjligheter att i händelse av kris mobilisera fartyg för samhällsviktiga transporter. Det juridiska ramverket som möjliggör statligt rekvirerande av fartyg samt förfogandelagen, vilken behandlas under nästa avsnitt “Juridiska och ekonomiska styrmedel”, gäller endast fartyg under svensk flagg vilket gör att utflaggade fartyg faller utanför denna kontrollram (Trafikanalys, 2024).

Samtidigt medför utflaggningen att staten får minskad insyn i rederiernas verksamhet vilket kan försvåra samverkan och informationsutbyte mellan myndigheter och den kommersiella sjöfartssektorn som är centralt vid planering för totalförsvaret och civil beredskap (Försvarsmakten, 2023). Vidare kan utflaggade fartyg vara underställda flaggstater som inte prioriterar samma krav på säkerhet, bemanning eller miljöhänsyn som i ett krisläge kan skapa problem för tillförlitlighet och kvalitet i de transporter som genomförs (Flag of Convenience, 2024).

Flera aktörer har pekat på risken att beroendet av fartyg under bekvämlighetsflagg gör Sverige mer sårbart vid geopolitiska spänningar då dessa fartyg inte med självklarhet kommer att kunna eller vilja bidra till Sveriges transportförsörjning i ett allvarligt läge (Schelin & Widlund, 2023). Om inflaggningen till det svenska registret ska öka måste svenska rederier, enligt Trafikanalys (2024), se en tydlig ekonomisk fördel med att behålla sina fartyg under svensk flagg. Utan starkare incitament och förenklade regelverk riskerar Sverige att fortsätta förlora kontrollen över sin handelsflotta, vilket kan få långtgående konsekvenser för både sjöfartsnäringen och den nationella beredskapen (Trafikanalys, 2024).

Sammanfattningsvis visar utvecklingen av den svenskregistrerade handelsflottan en tydlig nedgång, både sett till antalet fartyg och deras kapacitet. Utflaggning har inte bara minskat den nationella kontrollen över flottan utan även försvårat möjligheterna att mobilisera sjötransporter vid samhällsstörningar. För att förstå varför denna utveckling sker är det centralt att analysera de juridiska och ekonomiska styrmedel som påverkar rederiers beslut om flaggval.

2.2 Juridiska och ekonomiska styrmedel

För att förstå varför den svenskregistrerade handelsflottan har minskat och vilka möjligheter som finns för att påverka denna utveckling, är det nödvändigt att undersöka både juridiska och ekonomiska styrmedel. Staten har i uppgift att säkerställa sjöfartens tillgänglighet vid kris eller krig, men har i praktiken begränsade verktyg för detta om fartyg inte är registrerade i Sverige. Samtidigt påverkas rederiers val av flagg i hög grad av de ekonomiska villkor som erbjuds.

Nedan presenteras några av de viktigaste lagarna samt ekonomiska incitament som påverkar svensk sjöfartspolitik.

2.2.1. Tonnageskattens roll och konkurrenskraft

Tonnageskatten är en alternativ beskattningsmodell som syftar till att erbjuda rederier mer stabila och förutsägbara ekonomiska villkor. I stället för att beskattas utifrån faktisk vinst baseras skatten på fartygets nettodräktighet, vilket innebär en schablonmässigt beräknad inkomstbeskattning (Regeringen, 2016). Denna utformning gör det enklare för rederier att långsiktigt planera sin verksamhet, samtidigt som det minskar risken för stora skattevariationer mellan år med höga respektive låga vinster.

Systemet infördes i Sverige år 2017, vilket var förhållandevis sent jämfört med andra europeiska sjöfartsnationer som Danmark och Norge. Syftet var att stärka konkurrenskraften för svensk sjöfart och minska drivkrafterna för utflaggning genom att erbjuda ett skattevillkor som bättre matchar internationella förhållanden (Trafikanalys, 2023b).

Trots reformen anses det svenska tonnageskattesystemet fortfarande vara mindre attraktivt än motsvarande modeller i flera andra länder. Bland annat har Danmark och Norge kompletterat sina skattelagstiftningar med ytterligare incitament såsom flexibla bemanningsregler och statliga stödprogram. Detta har lett till att svenska rederier fortsatt ofta väljer att registrera sina fartyg utomlands för att dra nytta av mer gynnsamma ekonomiska villkor (Trafikanalys, 2023b).

2.2.2 Avskaffandet av stämpelskatten

Från och med den 1 juli 2025 kommer den svenska stämpelskatten att slopas vid in-teckning av fartyg. Denna skatt har tidigare inneburit en extra kostnad vid registrering och finansiering av fartyg och har enligt Föreningen Svensk Sjöfart utgjort ett hinder för inflaggning av fartyg. Genom att ta bort denna avgift förväntas fler rederier överväga att registrera sina fartyg i Sverige som skulle stärka den nationella kontrollen över handelsflottan. Avskaffandet av stämpelskatten skulle även kunna öka förutsättningarna för rederier att investera i miljövänliga, moderna och effektiva fartyg samt registrera dem i Sverige då den initiala kostnaden markant minskar med det nya incitamentet. Det finns indikation att en reform av även tonnageskatten samt andra ekonomiska incitament ger mer stabila villkor för de svenska rederierna (Föreningen Svensk Sjöfart, 2024).

Stena Bulk har under våren 2025, beslutat att flagga hem upp till fem Suezmax-fartyg till det svenska registret. Beslutet grundar sig i förbättrade villkor såsom avskaffandet av stämpelskatten vid in-teckning av fartyg. Utvecklingen av ett mer attraktivt fartygsregister och föreslagna förändringar av tonnageskattesystemet. Enligt rederiet har dessa åtgärder sammantaget skapat ett mer konkurrenskraftigt affärsklimat för svenskflaggad sjöfart (Sjöfartstidningen, 2024).

Företrädare från branschorganisationer som Svensk Sjöfart och Sjöfartens Arbetsgivareförbund har också lyft inflaggningen som ett viktigt steg mot ökad beredskap och nationell kontroll. Fartygen förväntas spela en strategisk roll i framtida försörjningsberedskap, inte minst på grund av deras kapacitet och räckvidd i global handel (Sjöfartstidningen, 2024).

2.2.3 Inflaggningslots

Inflaggningslotsen är en tjänst som införts av Transportstyrelsen för att underlätta processen när ett rederi vill registrera ett fartyg under svensk flagg. Tanken är att erbjuda ett mer stödjande och vägledande arbetssätt där rederiet får personlig kontakt med en handläggare som kan ge rådgivning genom hela inflaggningsprocessen. Ett konkret steg mot att förenkla byråkratin och samtidigt ge bättre service till de aktörer som vill verka under svensk flagg. Lotsen hjälper till att navigera i de ofta komplexa krav och regler som gäller för att ett fartyg ska kunna bli svenskregistrerat, inklusive säkerhetsbestämmelser, bemanningskrav och tekniska certifieringar (Transportstyrelsen, 2024).

2.2.4 Sjöfartsstödet

För fartyg som är registrerade i Sveriges nationella skeppsregister gäller särskilda regler för att erhålla sjöfartsstöd. Sjöfartsstödet är ett ekonomiskt stöd som ges till arbetsgivare för att täcka arbetsgivaravgifter och sociala avgifter för sjömän som är anställda ombord (Trafikverket, 2024a). Syftet är att stärka svensk sjöfarts konkurrenskraft och främja sysselsättningen av svenska sjömän. Det finns en del krav som behöver uppfyllas för att vara berättigad till fullt sjöfartsstöd som är följande: Stödet ges endast för de anställda som utför fartygsarbete enligt sjömanslagen, alltså endast för de som arbetar ombord på fartyget. Personal som tillfälligt befinner sig ombord såsom inspektörer eller en reparatör omfattas inte av stödet (Trafikverket, 2024 b). För fartyg som driver trafik mellan EU länder gäller stödet endast för de sjömän som är medborgare i ett EU- eller EES-land (Trafikverket, 2024 b). Även om de formella reglerna

tillåter viss flexibilitet, förväntas i praktiken att en betydande andel av besättningen på ett svenskregistrerat fartyg består av svenska medborgare för att rederiet ska kunna erhålla fullt sjöfartsstöd (Trafikverket, 2024 b).

Sammanfattningsvis visar det sig att juridiska och ekonomiska incitament spelar en avgörande roll för rederiers flaggval. Trots reformer kvarstår skillnader mellan svenska och utländska register, vilket gör det relevant att studera hur flaggtyper är uppbyggda och vilka effekter så kallade bekvämlighetsflaggor har på kontroll och beredskap.

2.3 Jämförelse med andra länder och bekvämlighetsflagg

För att bättre förstå de faktorer som påverkar svensk sjöfart och valet av flagg är det relevant att studera olika typer av system när man registrerar sina fartyg samt hur andra länder har utformat sin sjöfartspolitik. Internationellt skiljer sig systemen åt vad gäller krav på bemanning, beskattning och statlig kontroll. Detta avsnitt ger en översikt över olika typer av register och deras funktioner samt belyser påverkan på säkerhet och nationell kontroll med bekvämlighetsflagg.

2.3.1 Typer av flagg och dess funktioner

Den internationella sjöfarten delas ofta in i tre större delar. De olika typerna av register är nationella register, internationella register och öppna register. Cirka 76 procent av världens handelsflotta är registrerad under öppna register, medan endast omkring 24 procent är registrerad under nationella flaggor (UNCTAD, 2023; *Review of Maritime Transport 2023*).

Ett nationellt register innebär att fartyget är registrerat i sitt hemlands flagg och därmed följer nationens lagstiftning och säkerhetsåtgärder. Denna typ av register medför vanligtvis strikta krav på bemanning, arbetsvillkor och ofta högre beskattning. Det ger däremot staten möjligheten att utöva full kontroll över fartygen i exempelvis kris eller krigssituationer (UNCTAD, 2023; *Review of Maritime Transport 2023*).

Internationella register är särskilda fartygsregister som vissa länder såsom Norge med deras NIS och Frankrike som har RIF. De har infört dessa för att hålla sig konkurrenskraftiga på världsmarknaden. De internationella registren kombinerar vissa nationella krav med större flexibilitet i bemanning och skattevillkor. Fördelen med denna typ av registrering är att det gör det enklare för rederier att operera globalt utan att helt frångå sitt hemlands juridiska ramverk (UNCTAD, 2023; *Norwegian Shipowners' Association, 2022*).

De öppna register som ofta benämns som bekvämlighetsflagg tillåter fartyg från vilket land som helst att registreras, oberoende ägarens egen nationalitet. Länder som Panama, Liberia och Marshallöarna erbjuder öppna register med låga skatter och mindre strikta krav på säkerhet och arbetsvillkor. Detta gör öppna register attraktiva för rederier som söker lägre driftskostnader (UNCTAD, 2023).

2.3.2 Flag of Convenience (FOC) och dess effekter.

Fenomenet *Flag of Convenience* (FOC) avser praxis där fartyg registreras i andra länder än rederiets hemland, ofta för att undvika striktare lagar, högre skatter eller regler kring bemanning och arbetsvillkor. Länder med bekvämlighetsflagg såsom Panama, Liberia och Marshallöarna erbjuder enklare registreringsförfaranden samt mindre omfattande myndighetskontroller, vilket lockar rederier som söker lägre driftskostnader (Flag of Convenience, 2024). Fartygen registrerade under FOC omfattas även ofta av mindre strikta krav när det gäller säkerhet och miljö jämfört med fartyg under nationell flagg, vilket kan öka risken för brister i arbetsmiljö, säkerhet och miljöskydd (Hamad, 2016). Internationella organisationer som ITF (International Transport Workers' Federation) har även vid flera tillfällen uppmärksammat att fartyg under FOC är överrepresenterade i olycksstatistik ofta gällande bland annat grundstötningar och oljeutsläpp (Hamad, 2016).

Registrering under FOC är samtidigt kopplad till lägre bemanningskostnader då rederier ges möjlighet att anställa besättning från låginkomstländer enligt internationella löneavtal. Detta ger en konkurrensfördel, likväl som detta kan bidra till så kallad lönedumpning där villkoren för arbetstagare försämras (Celik & Topcu, 2014).

Trots detta väljer många svenska rederier att flagga ut till FOC-länder, främst av ekonomiska skäl, vilket får konsekvenser för Sveriges kontroll över sin handelsflotta. Vid en samhällskris eller konflikt kan det bli problematiskt att mobilisera svenskägda men utlandsflaggade fartyg, då dessa står under den juridiska kontrollen av flaggstaten. Detta har uppmärksammats i flera rapporter som pekar på risken att Sverige i ett sådant läge saknar möjlighet att förfoga över en del av sin reella fartygskapacitet (Trafikanalys, 2024).

2.3.3 Andra länders sjöfartspolitik

I Danmark och Norge har man framgångsrikt kombinerat tonnageskattesystem med flexibla bemanningsregler och direkta ekonomiska stöd till rederier, vilket har bidragit till en stark nationell handelsflotta (Tillväxtanalys, 2010). Dessutom erbjuder Tyskland och Storbritannien betydande skattesubventioner och direkta stödåtgärder för att täcka besättningens löner och modernisera fartyg (Regeringen, 2022). Dessa insatser gör det möjligt för länder att bibehålla en hög andel nationellt flaggade fartyg (Trafikanalys, 2023b).

Länder som Finland och Nederländerna har knutit tonnageskattesystemet till krav på internationell verksamhet och en viss andel ägda fartyg. Detta säkerställer att rederier som gynnas av skattesystemet faktiskt bidrar till landets sjöfartssektor och ekonomiska utveckling (Tillväxtanalys, 2010, s. 29).

Internationella jämförelser visar att flera länder har infört kraftfulla stödåtgärder för att bibehålla en nationellt kontrollerad flotta. I Sverige har motsvarande initiativ påbörjats men ännu inte nått samma genomslag. För att förstå varför detta är viktigt ur ett nationellt perspektiv, behöver sjöfartens roll i Sveriges försörjningsberedskap närmare belysas.

2.4 Sjöfartens roll i Sveriges försörjningsberedskap

För att Sveriges försörjningsberedskap ska fungera effektivt under kriser eller vid höjd beredskap krävs att vissa samhällsviktiga funktioner kan upprätthållas. Dessa funktioner innefattar bland annat livsmedelsförsörjning, energitillgång, sjukvård och transporter där sjöfarten spelar en avgörande roll. Enligt Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB) omfattar samhällsviktig verksamhet både tjänster, infrastrukturer och system som är nödvändiga för samhällets grundläggande behov, värden och säkerhet (MSB, 2020).

Enligt MSB är det avgörande att både statliga myndigheter och privata aktörer gemensamt identifierar vilka verksamheter som är särskilt kritiska för samhällets funktion. Denna identifiering används som grund för risk- och sårbarhetsanalyser, samt som stöd i beredskapsplanering och kontinuitetshantering. För sjöfartssektorn innebär detta att rederier, hamnoperatörer och logistikföretag bör involveras i förberedelser inför kriser, så att transporter av samhällsnödvändiga varor kan säkerställas även under påfrestningar (MSB, 2020).

2.4.1 Sjöfartens betydelse för beredskap och totalförsvaret

Sjöfarten är en nyckelkomponent i Sveriges totalförsvaret och försörjningsberedskap. I ett geografiskt avlångt land som Sverige, där stora volymer av livsnödvändiga varor transporteras sjövägen, är tillgången till fartygskapacitet avgörande vid kriser, höjd beredskap eller väpnade konflikter (Försvarmakten, 2023).

Handbok för säkerställande av fartygskapacitet, framtagen av Försvarmakten, konkretiserar hur fartyg kan tillgängliggöras för både civila och militära ändamål vid samhällsstörningar. Strategin bygger främst på avtalsbaserade lösningar, där fartyg i fredstid opererar kommersiellt men snabbt kan ställas till statens förfogande vid behov. Exempel på sådana avtal är befraktningssavtal, bareboat-förhyrning och strategisk beredskapsplacering (Försvarmakten, 2023).

En viktig aspekt i handboken är behovet av samverkan mellan Försvarmakten, rederier, hamnar och andra logistikaktörer. Genom gemensam planering ska resurser kunna mobiliseras för transporter av exempelvis livsmedel, medicin och teknisk utrustning även vid störningar i infrastrukturen. Civilt ägda fartyg kan därmed komma att nyttjas i stödjande funktioner för militära insatser, särskilt när andra transportslag är otillgängliga. Detta förutsätter dock att det finns fartyg med stark koppling till Sverige, antingen genom registrering eller formaliserade samarbeten (Försvarmakten, 2023).

Vidare pekar handboken på att svenska rederier kan vara tveksamma till att ingå avtal med staten om det saknas tydliga ekonomiska incitament eller garantier. Det finns en risk att rederier istället väljer att registrera sina fartyg i andra länder där förfogandelagar inte är tillämpliga, vilket gör att staten i en krissituation inte kan kräva att dessa fartyg används för Sveriges behov (Försvarmakten, 2023).

2.4.2 Betydelsen av en nationellt kontrollerad handelsflotta

En fungerande handelsflotta är en förutsättning för att Sverige ska kunna hantera kriser och säkerställa leveranser av samhällskritiska varor såsom råmaterial, bränsle och livsmedel (Schelin & Widlund, 2023). Utflaggning av svenskägda fartyg medför dock att staten förlorar juridisk kontroll och därmed förmågan att snabbt mobilisera fartyg i ett krisläge (Trafikanalys, 2024).

Utöver det akuta behovet vid kris påverkar denna utveckling även den långsiktiga försörjningsförmågan. En minskning av svenskregistrerade fartyg innebär färre praktikplatser och arbetstillfällen för svenska sjömän samt en minskad närvaro i internationella sammanhang, vilket riskerar att urholka den maritima kompetensen i landet (Schelin & Widlund, 2023).

2.4.3 Förfogandelagen och statens rätt att ta fartyg i anspråk

Förfogandelagen (1978:262) utgör en rättslig grund för statens möjlighet att vid krig eller krigsfara rekvirera fartyg som behövs för totalförsvaret. Denna lag gäller endast svenskregistrerade fartyg, vilket begränsar statens handlingsutrymme när en stor del av flottan är utflaggad (Försvarsmakten, 2023).

Historiska erfarenheter från första världskriget visade att även neutrala fartyg kunde blockeras av krigförande stater vilket belyste behovet av ökad nationell kontroll över sjöfarten. Som ett svar på detta inrättades lagar som Förfogandelagen i flera länder, däribland Sverige, för att säkerställa tillgång till fartyg i tider av kris (Louhimies, 2020).

Eftersom en betydande del av Sveriges handelsflotta idag är registrerad i länder som Danmark, Malta och Färöarna, saknar staten direkt kontroll över dessa fartyg vid en potentiell kris (Försvarsmakten, 2023).

2.4.4 Totalförsvarets krav på samverkan

Handboken betonar behovet av nära samarbete mellan civila och militära aktörer för att kunna säkra fartygskapacitet. Även EU-kommissionens krisberedskapsplan understryker vikten av att medlemsländer upprätthåller transportkapacitet även under extrema omständigheter. Planen, framtagen med anledning av pandemin och kriget i Ukraina, lyfter fram vikten av nationell samordning och anpassningsbar lagstiftning. Regeringen betonar dessutom att svenskregistrerade fartyg är betydligt enklare att styra i en kris än fartyg under bekvämlighetsflagg (Regeringen, 2022).

2.4.5 Krisberedskap på kommunal och regional nivå

Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB, 2024) uppmanar till samverkan mellan stat, regioner, kommuner och näringsliv för att säkerställa logistiska flöden även vid samhällsstörningar. Rederier och sjöfartsaktörer bör delta i risk- och sårbarhetsanalyser för att identifiera potentiella störningar såsom cyberattacker eller blockader.

MSB betonar även vikten av att sjöfartspersonal utbildas i krishantering. Regelbundna övningar anses nödvändiga för att stärka transportsektorns förmåga att hantera framtida kriser, inklusive pandemier och geopolitiska konflikter (MSB, 2024).

2.4.6 Lärdomar från pandemin

Covid-19-pandemin tydliggjorde skillnaden mellan fartyg under nationell respektive utländsk flagg. Fartyg med bekvämlighetsflagg hade i vissa fall sämre tillgång till hamnar och stödåtgärder (Vasiliadis et al., 2023). I kontrast kunde svenskflaggade fartyg lättare ta del av undantag från restriktioner och erhålla nationellt stöd (Trafikanalys, 2021). Andelen svenskregistrerade fartyg i svenska hamnar ökade under pandemin, vilket understryker vikten av att ha en handelsflotta under nationell kontroll.

Flera europeiska länder har därefter börjat reformera sina sjöfartssystem för att öka kontrollen över strategiska transporter och minska beroendet av utländska flaggregister (Hamad, 2016). Den svenska erfarenheten stärker således argumentet för en nationellt kontrollerad handelsflotta som en viktig komponent i framtida krisberedskap (Trafikanalys, 2021).

Sammantaget framgår att svenskflaggad sjöfart har särskilda fördelar vid kriser, inte minst vad gäller kontroll, samverkan och stödåtgärder. Dessa faktorer aktualiseras ytterligare i ljuset av Sveriges nya försvars- och säkerhetspolitiska kontext som medlem i NATO vilket ställer nya krav på beredskap och civil-militär samverkan.

2.5 Sveriges NATO medlemskap

Sverige blev fullvärdig medlem i försvarsalliansen NATO den 7 mars 2024, efter att ha haft ett partnerskap i många år och gradvis ökat detta samarbete (Regeringen, 2024). Detta medlemskap innebär att Sverige omfattas av NATOs kollektiva försvarsgaranti enligt artikel 5 i Nordatlantiska fördraget. Detta betyder att en attack mot ett medlemsland betraktas som en attack mot samtliga medlemmar i NATO (Regeringen, 2024).

2.5.1 Svenska sjöfartsavtal

För att stärka Sveriges beredskap har flera svenska rederier tecknat sjöfartsavtal med staten genom branschorganisationen Svensk Sjöfart. Dessa avtal syftar till att snabbt och effektivt kunna mobilisera fartygskapacitet i händelse av samhällsstörningar, höjd beredskap eller krig. Avtalen fungerar som ett verktyg för att säkerställa att viktiga transporter såsom livsmedel,

bränsle och medicinska förnödenheter kan genomföras även när det civila logistiksystemet är hårt belastat eller utslaget (Svensk Sjöfart, 2024).

Sjöfartsavtalen representerar en konkret form av samverkan mellan myndigheter och sjöfartsnäringen. Genom avtalen tydliggörs ansvarsfördelning och aktiveringsnivåer vid olika typer av kriser. De är utformade för att fungera inom ramen för ett marknadsmässigt system, men samtidigt ge staten möjlighet att snabbt tillgå svenskflaggade fartyg i kritiska lägen. Avtalen speglar också ett ökat erkännande av sjöfartens strategiska betydelse för Sveriges totalförsvaret (Svensk Sjöfart, 2024).

3. METOD

Detta kapitel redogör för den metodologiska ansatsen och genomförandet av studien. Här beskrivs val av forskningsstrategi, urval av respondenter, datainsamlingsmetod samt hur analysen av det empiriska materialet har genomförts. Syftet är att skapa transparens kring arbetets vetenskapliga förankring och ge läsaren möjlighet att bedöma resultatens tillförlitlighet och relevans i relation till studiens syfte.

3.1 Kvalitativ intervjustudie

Studien bygger på kvalitativa intervjuer samt kompletterande litteratursamlingar. Kvalitativa metoder används för att fördjupa förståelsen av idividens perspektiv, erfarenheter och uppfattningar genom att samla in och analysera icke-numerisk data, ofta via intervjuer eller observationer (Denscombe, 2014).

Syftet med metodvalet är att självständigt samla in och analysera data i relation till studiens frågeställning. Det empiriska materialet baseras på fem intervjuer med personer verksamma inom eller nära kopplade till den svenska sjöfartssektorn.

3.2 Litteratur insamling

För att samla in relevant litteratur till teori- och bakgrundsavsnittet har databaser som Chalmers Library, Google Scholar och Scopus använts. Scopus AI har även utnyttjats som stödverktyg för att identifiera vetenskapliga källor och relevanta sökord utifrån studiens frågeställningar. Scopus är särskilt värdefull som databas eftersom innehållet främst består av peer-reviewed artiklar. För att säkerställa källornas relevans och kvalitet har granskning av titlar, sammanfattningar och nyckelord genomförts, med fokus på aktuella och ämnesrelevanta publikationer.

3.3 Urval

Urvalet av respondenter utgick från studiens syfte att undersöka rederiers inställning till flaggval ur ett beredskapsperspektiv. Två huvudsakliga kriterier tillämpades: (1) att respondenterna skulle vara verksamma inom svenska rederier eller i organisationer med nära koppling till svensk sjöfart och (2) att de skulle besitta sakkunskap eller erfarenhet inom områden som beredskap, sjöfartspolitik eller försörjningsförmåga.

Urvalsprocessen kombinerade strategiskt urval och snöbollsurval (Hallin, Helin 2018). Inledningsvis identifierades individer som, utifrån sina yrkesroller och expertområden, bedömdes särskilt relevanta för studiens frågeställning. Under intervjuerna gav vissa respondenter också rekommendationer om andra personer med insyn i ämnet, vilket utökade kontaktbasen.

Totalt genomfördes fem intervjuer. Antalet respondenter begränsades av tillgång till deltagare och tidsramarna för studien men valdes med omsorg för att inkludera både representanter från svenska rederier och andra aktörer med insyn i sjöfartsbranschens beredskapsfrågor. I tabellen nedan ser vi de respondenter som deltagit i vår studie, samt vilket perspektiv de bidrar med.

Respondent 1	Försvvarshögskolan ; Professor och forskare inom försvarssystem och marina system.
Respondent 2	RoRo rederi ; Chief operating officer
Respondent 3	Svensk Sjöfart ; Sjösäkerhet, sjöfartsskydd & teknik
Respondent 4	Tankrederi ; Advisor
Respondent 5	Tankrederi ; Sustainability controller

3.4 Utförande

3.4.1 Förarbete

Intervjuerna inleddes med att samla in aktuell information om svensk sjöfart, flaggval och beredskap. Genom att ta del av relevanta rapporter och branschpublikationer skapades en översiktlig förståelse för ämnesområdet, vilket låg till grund för utformningen av intervjuguiden.

När informationsunderlaget var sammanställt och intervjufrågorna färdigställda bokades intervjuer in. Av praktiska skäl genomfördes samtliga intervjuer via det digitala verktyget Microsoft Teams efter att respondenterna lämnat samtycke till deltagande.

3.4.2 Intervjuer

Studien syftar till att undersöka svenska rederiers inställning till att segla under svensk flagg utifrån ett beredskapsperspektiv. För att komplettera insikter från tidigare forskning med djupare förståelse av aktuella attityder och strategiska överväganden, har en kvalitativ intervjustudie genomförts.

Primärdata har samlats in genom semistrukturerade intervjuer med representanter från svenska rederier, både med och utan svensk flagg, samt andra relevanta aktörer inom sjöfartsbranschen. Den semistrukturerade formen möjliggör en kombination av fördefinierade frågor och flexibilitet för följdfrågor vilket skapar förutsättningar för nyanserade och öppna svar (Hallin & Helin, 2018).

Inför varje intervju informerades respondenterna om studiens syfte, deras rätt att när som helst avbryta sitt deltagande samt att deras svar behandlas konfidentiellt i enlighet med etiska riktlinjer.

Intervjuerna fokuserade på att identifiera vilka faktorer som påverkar beslutet att segla under svensk respektive utländsk flagg.

Tematiskt kretsade frågorna kring:

- Beredskapsmässiga överväganden kopplade till flaggval
- Ekonomiska och regulatoriska faktorer
- Operativa och strategiska aspekter
- Rederiernas syn på svensk sjöfartspolitik och dess påverkan på deras beslut

3.4.3 Bearbetning av intervjuer

Intervjuerna har spelats in och transkriberats i syfte att möjliggöra en noggrann och systematisk analys. Det insamlade materialet har analyserats med hjälp av tematisk analys, där återkommande mönster, begrepp och perspektiv har identifierats och kategoriserats i till exempel ekonomiska och administrativa incitament samt beredskap (Denscombe, 2014).

Syftet med analysen är att belysa centrala faktorer som påverkar rederiers flaggval, med särskilt fokus på beredskap och försörjningsförmåga. Resultaten relateras till tidigare forskning samt de teoretiska ramverk som behandlar sjöfartspolitik, säkerhet och ekonomiska incitament.

3.5 Användning av AI

Under arbetets gång har generativ artificiell intelligens (GAI) använts, vilket enligt Lunds Universitet (2025) används som ett begrepp vilket syftar på AI-system som kan generera text, bild, eller andra medier. GAI har använts som ett kompletterande verktyg i planering,

informationssökning och språkgranskning. Användningen har skett på ett ansvarsfullt sätt och i enlighet med riktlinjerna i Chalmers skrivguide (Skrivguiden, 2025).

Ett av de främsta verktygen har varit Scopus AI, tillgängligt via universitetsbiblioteket. Det har använts för att identifiera relevanta forskningspublikationer och sökord kopplade till studiens frågeställningar. Scopus tillhandahåller peer-reviewed litteratur som har en nivå av vetenskaplig förankring.

GAI har även fungerat som ett stöd i planeringsfasen, exempelvis för att formulera sökstrategier och identifiera potentiella ämnesområden. Vidare har det använts för att sammanfatta omfattande texter, vilket underlättat bedömningen av källors relevans innan noggrann läsning och analys genomfördes manuellt.

Under skrivprocessens senare faser har GAI även nyttjats för att språkgranska redan författade avsnitt i syfte att förbättra textens sammanhang, tydlighet och grammatik. AI har dock inte använts som en källa i sig, då genererad text inte uppfyller kraven på källgranskning eller verifierbarhet.

Sammanfattningsvis har GAI använts i för- och efterarbete som ett stöd för struktur, språk och informationshantering men inte som en aktiv del i själva skrivandet av rapportens innehåll (Skrivguiden, 2025).

3.6 Pålitlighet och äkthet

För att stärka studiens trovärdighet har åtgärder vidtagits för att öka tillförlitligheten i datainsamling och analys. Då kvalitativa intervjuer alltid innebär en viss grad av subjektivitet har särskild vikt lagts vid att fånga flera perspektiv på ämnet.

I studien har metodisk triangulering använts genom att genomföra intervjuer med både representanter från rederier och andra aktörer med insyn i sjöfarts- och beredskapsfrågor. Metodisk triangulering beskrivs som processen att undersöka ett forskningsämne, uppfattning eller syn på fenomen från flera vinklar (Abadi 2023). Syftet med denna metod är att samla in data från olika källor för täcka in olika perspektiv inom ämnesområdet. Enligt Abadi (2023) anses denna metoden anses det minska risken för felaktiga slutsatser och ökar tillförlitlighet

och giltighet då det täcker flera perspektiv och källor. Urval av respondenter har skett med hänsyn till deras yrkesmässiga koppling till den svenska sjöfartssektorn.

3.7 Etiska överväganden

Eftersom studien baseras på intervjuer med yrkesverksamma personer har särskild hänsyn tagits till centrala forskningsetiska principer. Enligt Hallin och Helin (2018) bör forskning som involverar människor präglas av transparens, frivillighet, konfidentialitet och ansvarsfull användning av insamlad information.

Respondenterna informerades i förväg om studiens syfte, omfattning och metod och har själva fått ta ställning till deltagande utifrån detta underlag. Samtycke inhämtades skriftligen, där det även framgick att deltagarna hade rätt att avbryta sin medverkan när som helst utan att ange skäl. Alla respondenter erbjöds möjligheten att vara anonyma, alternativt godkänna att deras namn och organisation omnämns i rapporten.

Vidare har konfidentialitet säkerställts genom att insamlad information hanterats på ett sätt som förhindrar att obehöriga kan koppla specifika uttalanden till enskilda personer. Det insamlade materialet har endast använts för det ändamål som kommunicerats till deltagarna och inte för andra syften. Därtill informerades samtliga respondenter om att generativ AI använts i begränsad omfattning vid transkribering och språkgranskning, vilket de godkände i samband med samtycket.

4. RESULTAT

4.1 Inställning och inledningen till ämnet

De rederier vi intervjuat har en stor andel av sina fartyg registrerade under svensk flagg. Anledningen till detta är inte enbart kommersiell, utan starkt kopplad till företagets strategi, identitet och långsiktiga värdegrund. Svensk flagg uppfattas som ett kvalitetsmärke och en signal om ansvarstagande, både gentemot kunder och omvärlden. Samtidigt är rederierna tydliga med att valet av svensk flagg medför praktiska och ekonomiska utmaningar.

4.1.1 Historisk utveckling och förändrat fokus i flaggvalet

Traditionellt har beredskap inte varit en relevant faktor i valet av flagg, Respondent 2 nämner att flaggvalet historiskt sett varit en strikt kommersiell fråga där ekonomiska och operativa överväganden varit avgörande. Respondent 2 beskriver hur det förändrade säkerhetspolitiska läget i Sverige stärkt samarbetet med NATO och ökade spänningar gentemot Ryssland har lett till ett förändrat perspektiv på valet av flagg.

Respondent 2 uttrycker detta tydligt:

“Jag har aldrig varit med om det tidigare att man väljer flagga utifrån ett beredskapsperspektiv.”

Enligt Respondent 2 ses idag valet av svensk flagg i större utsträckning som en signal om nationell tillhörighet och beredskap. Det påpekas att Sverige, till skillnad från länder som Norge, Danmark och Nederländerna, nyligen börjat diskutera sjöfartens roll i totalförsvaret:

“Vi har ju varit ‘fat and happy’ ganska länge. Vi har inte varit i krig på 350 år.”

Respondent 2 framhåller att valet av svensk flagg numera syftar till att markera identitet och kvalitet både gentemot marknaden och omvärlden.

Respondent 4 och Respondent 5 beskriver båda hur valet av svensk flagg är djupt förankrat i bolagens traditioner och en vilja att stödja svensk sjöfart. Historiskt sett har svensk flagg varit självklar särskilt för att säkerställa utbildning och anställning av svenska sjömän, men förändringar i branschen har gjort detta svårare.

Respondent 4 berättar att rederiet idag opererar under svensk flagg, men så har det inte alltid varit. Samtidigt har Respondent 5 fortsatt att konsekvent välja svensk flagg, trots kommersiella

utmaningar och planerar nybyggen som också ska registreras i Sverige. Båda respondenterna lyfter fram att bristen på kvalificerad svensk sjöpersonal utgör ett hinder för framtida inflaggning. Respondent 4 beskriver även erfarenheter från finanskrisen 2009, då rederiet tvingades flagga ut fartyg och de administrativa svårigheterna att senare återföra fartygen till svenskt register:

“Transportstyrelsen har en tendens att peta i detaljer och hålla fast vid petitesser, istället för att anpassa sig till dagens förutsättningar.”

Respondent 3 bekräftar att flera rederier vittnar om liknande hinder, särskilt kopplat till stelbenta regler från myndigheter vilket försvårar återinträde i det svenska registret. Respondent 1 tillägger att dessa hinder även minskar statens möjligheter att snabbt mobilisera fartyg i en krissituation.

Valet av svensk flagg beskrivs av både Respondent 4 och 5 som en långsiktig investering i kvalitet och kompetensförsörjning. Båda lyfter vikten av att behålla svensk personal ombord, vilket kräver svensk flagg för att uppfylla kraven på nationalitet i högre befattningar. Flaggvalet handlar därmed inte enbart om ekonomiska aspekter utan också om att trygga framtida behov av svensk kompetens inom sjöfarten.

Den historiska utvecklingen visar därmed att valet av flagg har förändrats från att vara en strikt kommersiell fråga till att också inkludera aspekter som beredskap, identitet och kompetensförsörjning. Samtidigt kvarstår ekonomiska och administrativa villkor som en central faktor i rederiernas överväganden, vilket nästa avsnitt belyser.

4.2 Juridiska och ekonomiska styrmedel

Samtliga respondenter betonar att ekonomiska faktorer är den mest avgörande drivkraften bakom beslutet att registrera fartyg utanför Sverige. Respondent 2, 3 och 4 understryker att höga skatter, komplicerade regelverk och dyra bemanningskostnader gör det svårt för svenska rederier att konkurrera med utländska flaggstater. Respondent 3 påpekar att dessa ekonomiska skillnader är så pass påtagliga att de i praktiken tvingar fram utflaggning om rederierna ska förbli konkurrenskraftiga.

Respondent 1, med bakgrund inom forskning och försvarsplanering, betonar att beredskapsperspektivet fortfarande har låg påverkan på flaggvalet i praktiken eftersom det saknas ekonomiska incitament från statens sida som gör det attraktivt att stanna kvar i det

svenska registret. Samtidigt menar Respondent 1 att intresset för beredskap har ökat inom politiken, vilket kan öppna upp för förändring. Även Respondent 5 bekräftar att beredskapsfrågor visserligen diskuteras mer nu än tidigare men att de ännu inte vägs in tillräckligt tungt i de affärsmässiga besluten.

Trots att flera respondenter, särskilt Respondent 4 och 5, lyfter fram att svensk flagg också har ett symboliskt värde kopplat till kvalitet och långsiktighet, är det uppenbart att ekonomiska villkor är avgörande. Respondent 4 uttrycker att även om rederiet har en stark vilja att behålla svensk flagg, är detta endast möjligt om systemet kring sjöfartsstöd och beskattning fungerar i praktiken.

4.2.1 Ekonomiska och administrativa incitament vid flaggval

Respondent 3 framhåller att den enskilt viktigaste faktorn bakom flaggval är de ekonomiska villkoren i form av skatter, avgifter och regelverk. Respondenten menar att Sverige behöver erbjuda mer stabila och konkurrenskraftiga ramar om rederier ska kunna fatta långsiktiga beslut om att flagga in fartyg. Ett konkret exempel som lyfts av flera respondenter, däribland Respondent 2 och 3, är avskaffandet av stämpelskatten, som ses som ett välkommet men sent initiativ.

Respondenterna 3 och 5 uttrycker också uppskattning för införandet av inflaggningslotsar, som ska hjälpa rederier i processen att återföra fartyg till svensk flagg. Enligt Respondent 3 är detta särskilt värdefullt för mindre bolag med begränsade administrativa resurser. Respondent 5 anser att lotsfunktionen visar att staten börjat förstå rederiernas praktiska hinder. Samtidigt är Respondent 2 mer kritisk och menar att inflaggningslotsarna hittills inte varit synliga eller tillräckligt aktiva för att göra verklig skillnad.

När det gäller bemanning är Respondent 4 tydlig med att sjöfartsstödet vilka subventionerar svenska arbetsgivaravgifter, är absolut nödvändigt för att kunna driva fartyg under svensk flagg. Utan detta stöd är det enligt respondenten omöjligt att täcka de merkostnader som kommer med svensk bemanning. Respondent 4 påpekar dock att skattesystemet försvårar möjligheten att anställa sjömän från andra EU-länder, trots att det enligt EU-regler borde vara tillåtet. Det innebär att även om svenska sjömän inte finns att tillgå, går det inte att ersätta dem utan att förlora sjöfartsstödet.

Respondent 5 lyfter ett annat perspektiv och menar att deras rederi inte styr flaggvalet strikt efter ekonomi, utan har valt att engagera sig politiskt i Svensk Sjöfart och genom utskottsarbete driva på för bättre villkor. Rederiet har därmed behållit svensk flagg trots ekonomiska nackdelar, vilket enligt Respondent 5 är möjligt tack vare bolagets storlek, värderingar och långsiktiga strategi.

Samtidigt bekräftar Respondent 2 att även dem, trots strategisk vilja att behålla svensk flagg, inte kommer kunna fortsätta göra det på sikt om inte förbättringar sker. Lönekostnader och skatteböroda beskrivs som väsentligt högre än för konkurrenter i andra EU-länder och Respondent 2 menar att detta är strukturella problem som kräver reformer, inte enbart enskilda punktinsatser.

Respondent 1 avslutar resonemanget med att påpeka att ekonomiska styrmedel måste vara långsiktiga och stabila, snarare än temporära lösningar. Staten behöver skapa en förutsägbar struktur där svenska rederier inte ständigt behöver ompröva sin närvaro i det svenska registret.

4.2.2 Skillnaden mellan svensk flagg och andra flaggstater

Flera respondenter betonar att svenska rederier upplever stora nackdelar jämfört med länder som Danmark, Norge och Nederländerna när det gäller regelverk och skattevillkor. Respondent 2 framhåller att svenska myndigheter ofta är detaljfokuserade och mindre flexibla i sin tillämpning av regelverk, vilket skapar praktiska hinder för rederier som vill flagga in fartyg. Som exempel nämner Respondent 2 att Nederländerna tillåter betydligt större andel utländsk bemanning, vilket ger deras rederier kostnadsfördelar, trots att både Sverige och Nederländerna omfattas av samma EU-lagstiftning.

Denna syn delas av Respondent 3 som beskriver att Danmark och Norge har lyckats bättre med att skapa attraktiva nationella register genom att införa nettomodeller, tonnageskatter och förenklade administrativa lösningar. Respondenten menar att Sverige har varit reaktiv snarare än proaktiv och att detta påverkat rederiers vilja att flagga in fartyg negativt. Respondent 3 anser att Sverige saknar en långsiktig strategi, vilket i praktiken minskar tilltron till systemet.

Respondent 4 belyser särskilt att det svenska skattesystemet gör det svårt att anställa sjömän från andra EU-länder eftersom dessa beskattas annorlunda än svenska medborgare. Trots EU:s

fria rörlighet skapar detta en situation där svenskflaggade fartyg inte kan bemannas konkurrenskraftigt om svensk personal inte finns att tillgå, vilket enligt Respondent 4 innebär ett strukturellt hinder för inflaggning.

Respondent 2 beskriver också hur det svenska systemet i praktiken skapar “murar runt oss själva” där rederier tvingas följa striktare bemannings- och lönevillkor utan att kunna nyttja den flexibilitet som konkurrentländer erbjuder. Detta gör det mycket svårt att tävla om kontrakt, särskilt på den internationella marknaden.

Respondent 3 bekräftar den bilden och tillägger att andra länder agerat snabbare och mer effektivt i anpassningen till den globala konkurrensen, exempelvis genom tidigare införande av tonnageskatt. Sverige har enligt respondenten infört vissa reformer såsom inflaggningslotsar och slopad stämpelskatt, men dessa ses som sent påkomna och otillräckliga för att förändra helhetsbilden.

Det finns dock även mer nyanserade uppfattningar. Respondent 5 uttrycker en viss stolthet över svenska myndigheters tillgänglighet, särskilt vid implementering av miljöregelverk såsom ETS och FuelEU Maritime. Respondenten menar att svenska myndigheter i dessa fall varit snabba, tillmötesgående och lätta att kommunicera med vilket skapat ett förtroende och upplevd effektivitet i myndighetsdialogen. Det framhålls som en konkurrensfördel i sig, även om det inte väger upp för de större strukturella problemen.

Sammanfattningsvis framträder en tydlig bild där det svenska regelverket upplevs som mindre konkurrenskraftigt jämfört med andra europeiska sjöfartsnationer. Samtidigt visar vissa exempel såsom myndighetsdialogen vid miljöregelverk att det finns positiva erfarenheter som skulle kunna byggas vidare på. Respondenterna efterlyser dock en samlad, långsiktig och strukturell strategi för att skapa ett mer attraktivt svenskt sjöfartsregister.

4.2.3 Bemannings utmaningar och dess påverkan

Ett återkommande tema bland respondenterna är att bemanningsreglerna för svenskflaggade fartyg utgör ett betydande hinder för inflaggning och konkurrenskraft. Respondent 4 förklarar att det svenska sjöfartsstödet är knutet till att en viss andel av besättningen består av svenska medborgare. Om andelen utländsk besättning överstiger gränsvärdet faller stödet bort vilket kraftigt ökar rederiets lönekostnader. Detta gör det svårt att rekrytera internationell personal vid

kompetensbrist, något som enligt respondenten minskar flexibiliteten i bemanningsstrategin och direkt påverkar konkurrenskraften.

Respondent 2 uttrycker stark kritik mot detta system och förklarar att om exempelvis en överstyrman rekryteras från Estland, ökar kostnaden med upp till 40 % eftersom sjöfartsstödet då uteblir. Denne menar att reglerna är "skeva" och skapar "murar runt oss själva", trots att många kvalificerade sjömän finns globalt. Respondenten lyfter också att utbildningsvägen till sjöbefäl är lång och det tar ofta mellan åtta och tio år att bli sjökaptan vilket skapar flaskhalsar i återväxten av svensk sjöpersonal. Detta innebär att beroendet av utländsk arbetskraft ökar samtidigt som reglerna gör det svårare att utnyttja denna resurs.

Respondent 5 tillför ytterligare perspektiv och menar att det inte bara handlar om kostnader och tillgång till personal, utan även om långsiktig kompetensförsörjning och arbetsvillkor. Enligt denne möjliggör svensk flagg att besättningen omfattas av svenska trygghetssystem som pension, föräldraledighet och sjukförsäkring. Detta stärker rederiets möjlighet att behålla personal långsiktigt och skapa karriärvägar inom bolaget, från fartyg till landorganisation.

Samtidigt lyfter Respondent 5 ett annat problem att kollektivavtalen upplevs som rigida och svårpassade till dagens behov. För att hantera detta har rederiet valt att lämna arbetsgivarorganisationen SARF och istället skapa egna mer flexibla avtal. Detta har gjort det möjligt att erbjuda exempelvis deltidsarbete och längre ledighetsperioder, något som särskilt yngre sjömän efterfrågar inte minst de med små barn. Enligt respondenten är detta avgörande för att göra sjömansyrket attraktivt i framtiden.

Respondent 3 bekräftar att bemanningsfrågan är ett centralt hinder för inflaggning och menar att svenska bemanningskrav ofta gör det omöjligt att bemanna fartyg på ett ekonomiskt hållbart sätt, särskilt i konkurrens med andra europeiska flaggstater som tillåter större andel utländsk besättning utan att förlora stöd. Respondenten påpekar också att Sverige inte har lyckats anpassa sina regler till den globaliserade arbetsmarknaden inom sjöfarten.

Sammanfattningsvis pekar respondenterna på att dagens bemanningssystem hämmar både inflaggning och återväxten av svensk sjöpersonal. Samtidigt framhåller flera vikten av att svensk personal ombord inte bara bidrar till beredskap och juridisk kontroll utan även till säkerhet, kvalitet och intern kompetensutveckling. För att kunna kombinera dessa mål med ökad inflaggning krävs, enligt flera respondenter, både reformerade bemanningsregler och mer flexibla anställningsvillkor.

4.3 Beredskap och kriser

Respondenterna beskriver att sjöfarten har en viktig funktion i Sveriges civila beredskap och totalförsvaret, särskilt i samband med transporter av samhällsviktiga varor vid kris, höjd beredskap eller krig.

Flera respondenter lyfter sjöfartens betydelse men betonar olika aspekter. Några fokuserar på tillgången till svenskflaggade fartyg och svensk besättning, medan andra lyfter vikten av organisatoriska strukturer, samverkan och kontinuitet i planeringen. Nedan redovisas respondenternas syn på beredskapens innehåll och förutsättningar inom svensk sjöfart.

4.3.1 Beredskap inom svensk sjöfart

Respondenterna beskriver beredskap som en nödvändig del av sjöfartens roll i Sveriges totalförsvaret och civila försörjningssystem. Synen på vad beredskap innebär varierar mellan aktörerna men flera gemensamma teman framträder.

Respondent 1 framhåller att tillgång till svenskflaggade fartyg och svensk besättning är en grundförutsättning för att staten ska kunna säkerställa transporter vid en kris eller beväpnad konflikt. Respondenten pekar på att nuvarande kapacitet är otillräcklig och att antalet tillgängliga fartyg under svensk flagg behöver öka för att kunna möta behovet vid höjd beredskap.

Respondent 2 beskriver beredskap som förmågan att snabbt kunna tillhandahålla relevant tonnage vid kris eller krig. Respondenten lyfter särskilt att ro-ro-fartyg anses särskilt lämpade för krislogistik eftersom de möjliggör snabb lastning och lossning, kräver minimal infrastruktur och kan transportera fordon och material.

Respondent 3 ser beredskap som tvådelad. Den ena delen avser det faktiska antalet svenskflaggade fartyg och tillgången till svensk personal, vilket bedöms vara otillräckligt i dagsläget. Den andra delen betonar vikten av att de resurser som finns är organiserade, kartlagda och integrerade i ett större beredskapssystem. Respondenten lyfter vikten av kontinuerlig samverkan och regelbundna övningar mellan näringsliv och myndigheter.

Respondent 4 har en mer operativ syn på beredskap och beskriver vikten av att kunna upprätthålla kontinuitet i verksamheten även vid en kris. Respondenten betonar vikten av att ha

svensk personal ombord eftersom endast svenska medborgare kan kommenderas till tjänstgöring vid krig. Enligt Respondent 4 är därför svensk flagg avgörande ur ett beredskapsperspektiv eftersom det möjliggör tjänstgöringsplikt och säkerställer nationell kontroll.

Flera respondenter efterfrågar också en mer aktiv samordning mellan rederier och statliga aktörer vad gäller övningar och planering. Respondent 3 menar att det saknas regelbundna beredskapsövningar där sjöfartsaktörer deltar, vilket gör att ansvar och åtgärdsplaner är oklara i skarpa lägen. Även Respondent 1 lyfter bristen på tydliga kontaktpunkter mellan staten och branschen, något som bedöms som avgörande för att kunna agera effektivt vid samhällsstörningar.

4.3.2 Vad har svenskflaggade fartyg för betydelse vid kris eller krig

Flera respondenter framhåller att svenskflaggade fartyg och svensk bemanning är avgörande för Sveriges förmåga att upprätthålla transporter av samhällsviktiga varor vid kris eller krig.

Respondent 1 betonar att endast fartyg under svensk flagg och jurisdiktion kan mobiliseras med kort varsel och att tillgång till dessa fartyg utgör en grundförutsättning för totalförsvaret. Utan svensk flagg försvåras statens möjligheter att snabbt ta kontroll över fartyg och besättningar vid samhällsstörningar.

Frågan om bemanning lyfts särskilt av flera respondenter. Respondent 4 understryker att endast svenska medborgare kan kommenderas till tjänstgöring vid krig, vilket gör svensk bemanning avgörande för att säkerställa fartygens operativa förmåga vid en kris. Respondent 2 belyser ytterligare att internationella avtal såsom ITF-avtalen (International Transport Workers' Federation), ger utländska besättningar rätt att vägra trafikera krigszoner vilket skapar osäkerhet. Både Respondent 2 och Respondent 4 menar därför att svensk bemanning är en central förutsättning för att upprätthålla transportkapacitet vid höjd beredskap.

För att stärka beredskapen framhåller Respondent 3 att staten har tecknat ramavtal med svenska rederier för att säkra tillgången till fartyg vid samhällsstörningar. Dessa avtal omfattar endast fartyg under svensk flagg. Respondent 3 betonar att:

“Om ramavtalen inte fungerar i ett skarpt läge, krävs möjlighet att tillämpa förfogandelagen, vilket också förutsätter svensk flagg och svensk jurisdiktion”

Respondent 2 beskriver att deras rederi har tecknat ett grundavtal med Försvarsmakten om att kunna ställa fartyg till förfogande vid en kris, även om osäkerhet råder kring hur bindande avtalet är och vilka praktiska konsekvenser det kan få.

Respondent 4 betonar vikten av kontroll över fartyg och besättning. Respondenten menar att staten i händelse av kris skulle behöva cirka 200 fartyg, men att det faktiska antalet tillgängliga svenskflaggade fartyg idag är betydligt lägre, även med de ramavtal som finns.

Respondent 5 instämmer i vikten av svensk kontroll och lyfter att det utgör en trygghet att veta att fartygen och deras besättningar kan mobiliseras vid behov. Vid utländsk flagg kan situationen bli mer komplicerad, då utländska regler och arbetsvillkor kan försvåra ett snabbt agerande i en krissituation.

4.3.3 Konsekvenser av utflaggning och kontrollförlust

Flera respondenter framhåller att utflaggning av svenskägda fartyg innebär en ökad risk för att Sverige tappar kontrollen över viktiga transporter vid kris eller krig.

Respondent 1 lyfter att även om sjöfarten till Sverige sannolikt inte skulle upphöra vid en kris, skulle dess karaktär förändras. Om en stor del av flottan är registrerad i andra länder får Sverige begränsade möjligheter att styra transporter och logistik. Respondenten nämner exemplet med Ryssland, där internationella sanktioner lett till att fartyg med lägre kvalitet och mindre erfarna besättningar används i större utsträckning vilket ökat risken för olyckor och miljöskador. En liknande situation i Sverige skulle kunna innebära att den kvarvarande sjöfarten håller en lägre standard, vilket kan få negativa konsekvenser för hamndrift och sjösäkerhet vid en krissituation.

Respondent 5 betonar vikten av att ha sina fartyg under svensk flagg för att upprätthålla kontroll vid kris. Respondenten menar att svensk flagg innebär att staten kan mobilisera både fartyg och besättning vid behov. Vid utländsk flagg kan situationen bli mer komplicerad eftersom besättningar kan behöva bytas ut på grund av andra arbetsrättsliga regler, vilket i ett krisläge kan skapa stora operativa problem.

Respondent 2 och Respondent 4 uttrycker liknande farhågor och menar att utflaggning medför en förlorad möjlighet att säkerställa fartygens och besättningarnas tillgänglighet vid höjd beredskap. De lyfter att svensk flagg inte bara har juridiska fördelar utan också innebär en större nationell kontroll och en förutsägbarhet i mobiliseringsförmågan.

4.3.4 Utmaningar att säkerställa tillgång till svenskbemannade fartyg vid krig eller kris

Respondenterna pekar på flera utmaningar när det gäller att säkerställa tillgången till svenskbemannade fartyg vid höjd beredskap eller krig.

Respondent 2 lyfter att det finns otydligheter kring ansvarsfördelningen mellan statliga aktörer när det gäller sjöfartens roll i en krissituation. Respondenten efterlyser tydligare planer och ansvarsfördelning från statens sida samt kompensation för merkostnader kopplade till att driva fartyg under svensk flagg. Enligt respondenten krävs tydliga ekonomiska incitament om staten vill garantera tillgången till fartyg och svensk bemanning vid kris.

Respondent 3 beskriver bemanningsfrågan som en särskilt stor utmaning eftersom endast svenska medborgare omfattas av allmän tjänsteplikt. Detta innebär att fartyg som till stor del bemannas av utländska sjömän riskerar att stå utan besättning vid höjd beredskap. För att motverka detta nämner respondenten att det pågår arbete med att återinföra civilplikt för sjöfolk. Civilplikten skulle omfatta även tidigare anställda som numera arbetar i land och skulle kunna säkerställa att fler erfarna sjömän kan kommenderas tillbaka till fartygstjänst vid behov. Respondenten lyfter också vikten av kompetensuppdatering för de individer som omfattas av civilplikt, exempelvis genom återkommande "refresher"-utbildningar för att upprätthålla nödvändig operativ förmåga även vid hastigt uppkomna kriser.

Respondent 4 påpekar att återväxten av svenska befäl är en långsam process, där det kan ta upp till åtta till tio år att utbilda en sjökaptan. Respondenten lyfter också att en stor del av dagens svenska sjöpersonal är äldre, vilket förstärker problemet med att snabbt kunna öka bemanningen vid en samhällsstörning.

Respondent 5 framhåller att mer flexibla anställningsvillkor är en viktig faktor för att attrahera och behålla svensk sjöpersonal, även vid kriser. Möjlighet till deltidsarbete och mer anpassade arbetstidsmodeller ses som viktiga verktyg för att göra yrket mer attraktivt, särskilt för yngre sjömän och familjer.

Sammanfattningsvis visar resultatet att svenskflaggade fartyg och svensk bemanning ses som avgörande för Sveriges krisberedskap inom sjöfarten. Flera respondenter betonar vikten av nationell kontroll och mobiliseringsförmåga, samtidigt som de pekar på betydande utmaningar kopplade till ekonomiska villkor, ansvarsfördelning, bemanningsstrukturer och återväxt av personal. Utflaggning, bristande incitament och en åldrande sjömanskår framstår som centrala

riskfaktorer som kan försvåra Sveriges förmåga att upprätthålla transporter av samhällsviktiga varor vid kris eller krig.

4.4 Erfarenheter från pandemin och lärdomar för framtida beredskap

Respondenterna beskriver att covid-19-pandemin innebar betydande praktiska utmaningar för sjöfarten, även om den inte förändrade flaggvalet i någon större utsträckning.

Respondent 2 uppger att det inte fanns några direkta krav från staten på deras verksamhet under pandemin men att stora praktiska problem uppstod, särskilt vid besättningsbyten. Flera länder införde hårda lockdowns vilket försvårade möjligheterna för besättningar att gå i land och rotera mellan fartyg. Även om svensk flagg medförde vissa lättnader tack vare Sveriges mer öppna strategi, uppstod ändå konflikter mellan svenska och utländska regelverk. Respondent 2 framhåller att flaggan i sig inte hade någon avgörande betydelse för hur pandemin hanterades ombord.

Respondent 3 beskriver pandemin som ett verkligt test för sjöfartens krisberedskap. Nya rutiner för passagerartrafik, minskad trängsel ombord och förbättrad samverkan mellan olika aktörer utvecklades under perioden. Enligt Respondent 3 togs en omfattande operativ utvärdering fram, vilken nu används i det fortsatta beredskapsarbetet. Vidare nämner Respondent 3 att staten under pandemin tecknade ramavtal enbart med svenskflaggade fartyg för att säkra transportlinjer, vilket sågs som en tydlig signal om svensk flaggs strategiska betydelse. Respondenten lyfter också att kommunikationen mellan myndigheter, politiker och näringsliv har förbättrats sedan pandemin och att medvetenheten om behovet av svenskflaggade fartyg för beredskap har ökat.

Samtidigt framkommer även kritiska röster. Respondent 4 menar att myndigheterna visade bristande förståelse för sjöfartens förutsättningar under pandemin:

“Myndigheterna har ett fruktansvärt dåligt grepp om sjöfartens förutsättningar. Det blev tydligt under pandemin.”

Respondent 4 beskriver ett konkret exempel där en filippinsk sjöman, trots att denne var färdigbehandlad från covid-19 enligt sjukvården, nekades landstigning av gränspoliserna och tvingades återvända till sitt fartyg, vilket riskerade karantän för hela besättningen. Enligt

Respondent 4 präglades myndigheternas agerande av stelbenthet och en bristande anpassning till sjöfartens praktiska verklighet.

Respondent 5 beskriver liknande logistiska utmaningar vid personalrotationer, särskilt på grund av gränsstörningar, men menar att pandemin i sig inte påverkade valet av flagg. Istället var det främst de nationella regelverken i andra länder som skapade praktiska hinder, inte vilken flagg fartygen bar.

Sammanfattningsvis visar erfarenheterna från pandemin på behovet av bättre förståelse för sjöfartens särskilda förutsättningar hos myndigheter, förbättrad flexibilitet i regelverken samt vikten av att i ett tidigt skede säkra sjöfartens funktion vid samhällsstörningar.

4.5 Synen på NATO samt dagens situationer

Respondenterna har olika uppfattningar om hur Sveriges medlemskap i NATO påverkar sjöfarten och dess roll i totalförsvaret.

Respondent 1 bedömer att medlemskapet i NATO inte innebär någon större förändring för svensk sjöfart i praktiken. Enligt respondenten är det snarare befintliga avtal och samarbeten med grannländer som är avgörande för sjöfartens roll vid en krissituation, snarare än några direkta krav från NATO. Däremot påpekar Respondent 1 att NATO:s ökade fokus på robust infrastruktur kan komma att påverka vissa hamnars strategiska betydelse framöver.

Respondent 2 anser att NATO-medlemskapet hittills inte påverkat rederiets strategiska inriktning, men ser en potentiell framtida påverkan på rederiets roll i beredskapen. Respondenten nämner att rederiet redan har ett grundavtal med Försvarsmakten som innebär att fartyg kan rekvireras i ett krisläge, men uttrycker viss osäkerhet kring avtalets juridiska bindning i en verklig krissituation:

“I en verklig krigssituation där ryska stridsvagnar rullar på gatorna, då kan de ta över fartyget. Men var ribban går vet vi inte riktigt.”

Respondent 2 lyfter vidare att NATO-medlemskapet har ökat förståelsen för sjöfartens roll inom totalförsvaret, men att mycket fortfarande återstår att konkretisera i praktiken.

Respondenterna 3 och 4 uttrycker båda en positiv syn på NATO-medlemskapet. De ser det som en möjlighet att bidra ytterligare till Sveriges totalförsvaret och lyfter fram att svenska rederier är villiga att ta en aktiv roll i kris- och krigssituationer. Respondent 3 menar att NATO-

medlemskapet kan bidra till ett bredare skydd och ett ökat stöd för svenska fartyg vid internationella konflikter.

Respondent 4 framhåller att även om rederiets strategi inte förändrats direkt på grund av medlemskapet, har möjligheterna att bidra till samhällsnytta inom ramen för försvaret stärkts. Särskilt leveranser av bränsle beskrivs som avgörande för Sveriges försvarsförmåga.

Respondent 3 tillägger att svenska rederier känner ett ökat ansvar att anpassa sig till en mer försvarsorienterad roll, men efterlyser samtidigt tydligare riktlinjer och samordning från statens sida för att effektivt kunna bidra.

Respondent 1 och 2 uttrycker båda att NATO-medlemskapet ännu inte gett några konkreta förändringar för rederierna, men ser ett växande strategiskt intresse från Försvarsmakten. Respondent 1 påpekar att det saknas tydliga direktiv eller krav från NATO gällande civila rederiers roll vid mobilisering. Detta skapar en otydlighet kring hur medlemskapet faktiskt påverkar sjöfartens ansvar och förpliktelser. Respondent 3 menar däremot att NATO kan fungera som en drivkraft för ökad samordning och säkerhetstänk inom sjöfartssektorn, även om mycket ännu är i planeringsstadiet.

5. DISKUSSION

I detta kapitel diskuteras studiens huvudsakliga resultat i relation till tidigare forskning och studiens syfte. Fokus ligger särskilt på hur svenska rederiers flaggval kan förstås ur ett beredskapsperspektiv, samt vilka faktorer som påverkar detta val. Vidare reflekteras kring metodens påverkan på resultatet, studiens tillförlitlighet samt möjliga framtida forskningsområden. Diskussionen syftar till att nyansera och fördjupa tolkningen av empirin och lyfta de implikationer som framkommer i ljuset av aktuell samhälls- och försvarsdebatt.

5.1 Svensk sjöfart och nationell försörjningsförmåga

Flera av respondenterna betonar att det svenska tonnage har en strategisk betydelse som sträcker sig bortom affärsmässiga motiv. Dagens beredskapsplaner från regeringen samt MSB (2020;2024) understryker vikten av att sjöfarten är robust och samordnad med andra samhällsfunktioner. Det framgår tydligt i intervjuerna att svensk flagg inte längre endast är en administrativ fråga utan har blivit en strategisk tillgång med relevans för totalförsvaret. Ett återkommande mönster är att flaggvalet måste förstås som en del av ett större system där näringsliv, stat och samhälle samverkar.

Respondent 1, med bakgrund inom offentlig sektor och beredskapsplanering, lyfter särskilt vikten av att ha svenskregistrerade fartyg för att säkerställa nationell kontroll vid kris och konflikt. Han betonar att sjöfarten inte upphör vid kris utan att dess karaktär förändras, vilket försvårar svensk jurisdiktion över utlandsregistrerade fartyg. Detta kan påverka Sveriges möjlighet att snabbt mobilisera fartygskapacitet, något som även diskuteras i Försvarsmaktens handbok (2023). Respondent 5 förstärker denna bild och pekar på att deras rederi känner en större trygghet i att operera under svensk flagg eftersom det möjliggör självständigt agerande i ett försämrat säkerhetsläge.

Svenskflaggade fartyg uppfattas dessutom som ett kvalitetsmärke, där högre miljö- och säkerhetsstandarder inte bara är affärsdrivna utan också har bäring på Sveriges möjligheter att uppfylla nationella och internationella beredskapsmål (Trafikanalys, 2023b). Respondent 5 betonar att dessa faktorer är centrala i företagets beslut att fortsätta med svensk flagg, även när det innebär högre kostnader. Samtidigt efterlyser flera respondenter, särskilt Respondent 2 och 3, ett tydligare statligt ledarskap. De menar att det saknas operativ vägledning kring hur svenskflaggade fartyg ska integreras i beredskapsplaneringen, vilket riskerar att försvaga systemets effektivitet. Respondent 3 pekar dessutom på att kännedomen om statliga ramavtal

är låg bland operativa chefer vilket tyder på att beredskapsperspektivet inte är tillräckligt integrerat i den dagliga verksamheten.

Vid en djupare analys av intervjuerna framträder även olika uppfattningar om vilka fartygstyper som är mest strategiska för Sveriges försörjningsförmåga. Respondent 2 framhåller särskilt ro-ro-fartygens flexibilitet och lastkapacitet som avgörande vid en krissituation. Dessa fartyg kräver minimalt med hamninfrastruktur och kan snabbt mobiliseras. Respondenterna 4 och 5 lyfter i sin tur vikten av tankfartyg för att säkerställa energitillgång, vilket också betonas i teorin om sjöfartens systemfunktion i totalförsvaret (Regeringen, 2022; MSB, 2024). Respondent 1 kopplar frågan till flottans sammansättning och pekar på behovet av större och tillförlitliga lastfartyg inom svensk jurisdiktion för att möjliggöra strategisk mobilisering vid kris.

En annan aspekt som flera respondenter återkommer till är åldern på den svenske registrerade flottan. Respondent 1 uttrycker oro över att fartygen i det svenska registret i genomsnitt är äldre vilket minskar deras användbarhet i en krissituation. Detta bekräftas även av statistik från Trafikanalys (2023a), som visar att svenskägda fartyg som registrerats utomlands är betydligt yngre. Respondent 5 nämner att deras rederi snart kommer sälja ett fartyg som närmar sig 20 år eftersom det inte längre uppfyller kraven på säkerhet och effektivitet, vilket ytterligare belyser frågan om flottans livscykel och tillgång i beredskapsplanering.

Samtidigt är det tydligt att olika segment inom sjöfarten värderar svensk flagg olika. Tankrederier som Respondent 4 och 5 ser svensk flagg som ett sätt att signalera kvalitet, säkerhet och långsiktighet. Dessa rederier är också mer benägna att påverka policy snarare än att kompromissa med flaggval av strikt ekonomiska skäl. I andra segment, exempelvis RoRo-trafik, spelar kostnadsfaktorer och bemanningsflexibilitet en större roll, vilket innebär att inflaggning i högre grad styrs av operativa krav än strategiska överväganden. Denna variation tydliggör att framtida statliga styrmedel måste utformas med hänsyn till segmentens skilda behov. En "one-size-fits-all"-lösning riskerar att bli ineffektiv, både ur beredskaps- och konkurrensperspektiv som även betonas av Trafikanalys (2024) i sin rapport om Sveriges handelsflotta och sjöfartens försörjningsberedskap samt Celik & Topcu (2014), där de betonar vikten av att anpassa regelverk och incitament efter nationella förutsättningar. Detta då generella lösningar kan leda till minskad konkurrenskraft och försämrade sjöfartsberedskap. Därför är det relevant att analysera svenska förhållanden i ljuset av internationella exempel för att kunna formulera mer ändamålsenliga styrmedel.

Sammanfattningsvis framträder en komplex bild där svenskflaggat tonnage är både en strategisk tillgång och en logistisk utmaning. Flera rederier är fortsatt villiga att bära de ekonomiska kostnaderna för att kunna bidra till Sveriges beredskap, men efterlyser tydligare långsiktiga styrmedel, samordning och en mer konsekvent sjöfartspolitik från statens sida.

5.2 Juridiska och ekonomiska styrmedel

För att stärka den svenskflaggade handelsflottan krävs mer än punktvisa reformer och en samordnad sjöfartspolitik som balanserar konkurrenskraft med strategiska och nationella behov. Tonnageskatt, slopad stämpelskatt och införandet av inflaggningslotsar är åtgärder som visar att staten börjat erkänna sjöfartens roll i försörjningsberedskapen. Trots detta är det uppenbart utifrån vår studie att dessa initiativ inte räcker för att vända trenden av utflaggning.

Sveriges insatser för att stärka inflaggningen genom införandet av tonnageskatt, avskaffandet av stämpelskatten och inrättandet av inflaggningslotsar visar på en växande medvetenhet om sjöfartens strategiska betydelse för nationell beredskap och försörjningsförmåga. Reformen av skattesystemet, där beskattningen baseras på fartygens nettodräktighet i stället för faktisk vinst har skapat en mer förutsägbar ekonomisk miljö för rederierna. Detta minskar risken för stora variationer i skattekostnader mellan verksamhetsår och underlättar långsiktig planering, investeringar och operativ stabilitet. I en globalt konkurrensutsatt bransch, där vinstmarginalerna ofta är små och intäkterna fluktuerar utgör tonnageskattesystemet därmed en viktig trygghetsfaktor.

5.2.1 Avskaffandet av stämpelskatten och dess påverkan

Trots dessa initiativ framstår Sveriges åtgärder som otillräckliga i jämförelse med andra framgångsrika sjöfartsnationer. I ett försök att göra det mer attraktivt för redare att flagga in sina fartyg till Sverige har stämpelskatten vid fartygsregistrering avskaffats från och med den 1 juli. Stämpelskatten har länge utgjort ett hinder för svensk sjöfart att vara konkurrenskraftig då den varit betydligt högre än i andra flaggstater. Tidigare har stämpelskatten inte varit anpassad utifrån sjöfartens förutsättningar och därmed utgjort en tydlig bromskloss i inflaggningen. Flera respondenter uttryckte att avskaffandet av stämpelskatten uppfattas som ett steg i rätt riktning. Åtgärden tolkas som ett tecken på att staten i högre grad tagit till sig branschens behov, vilket i sin tur kan indikera ett förbättrat samspel mellan redare och myndigheter. De påpekade även att det kan ses som en ökad förståelse för sjöfartens specifika förutsättningar och villkor medan samtliga respondenter pekar på att en bredare reform krävs.

Respondenterna trycker på bemanningsregler och helheten av de ekonomiska incitamenten måste ses över för att öka inflaggningen.

En konkret följd av avskaffandet av stämpelskatten är att vissa rederier såsom Stena Bulk har valt att flagga in fartyg under svensk flagg. Detta illustrerar hur ekonomiska reformer kan påverka rederiers operativa beslut och tyder på att incitament av detta slag kan bidra till en ökad registrering i Sverige. Trots att vi inte haft möjlighet att inkludera just Stena Bulk i vårt empiriska material, exempelvis på grund av begränsad tillgång till respondenter inom bulksegmentet, ger deras agerande en indikation på vilka konsekvenser den slojade stämpelskatten kan få. Det förstärker bilden av att ekonomiska faktorer spelar en central roll i flaggvalet. Samtidigt kvarstår osäkerheten kring huruvida denna utveckling också stärker svensk beredskap i praktiken, något som i denna studie inte kunnat undersökas empiriskt. Utifrån detta framstår det som ett viktigt område för framtida forskning, särskilt i syfte att förstå hur dessa nyinflaggnade fartyg kan bidra i en krissituation.

5.2.2 Svensk konkurrenskraft med sent införda incitament

Vidare reflekterar respondenterna över hur sena reformer som införandet av tonnageskatten först 2017 och det långsamma avskaffandet av stämpelskatten, gjort att Sverige tappat fart i konkurrensen. De åtgärder som nu vidtas kan ses som symptomatiska för ett reaktivt snarare än proaktivt sjöfartspolitiskt agerande. Detta tyder på att en helhetssyn och en sammanhängande nationell strategi för sjöfarten fortfarande saknas. Tonnageskatten syftar till att skapa mer förutsägbara och konkurrenskraftiga skattevillkor för svenska rederier. Systemet innebär att skatten beräknas på fartygens nettodräktighet snarare än faktisk vinst, vilket i teorin ska minska skattebördan och skapa stabilitet. Det framstår därmed som att Sverige, trots införandet av tonnageskatt 2017 och avskaffandet av stämpelskatten från 2025, fortsatt lider av sena och ofullständiga reformer. Respondent 2 pekar på att trots vissa statliga insatser är kostnader och administrativa krav fortfarande så pass ogynnsamma att svensk flagg i många fall är svår att försvara ur ett kommersiellt perspektiv. Ekonomiska incitament i sig räcker inte om de inte kombineras med konkurrenskraftiga regelverk och ökad flexibilitet, särskilt kring bemanningskrav.

Citatet *“Myndigheterna har ett fruktansvärt dåligt grepp om sjöfartens förutsättningar. Det blev tydligt under pandemin.”* illustrerar den misstro som länge funnits mellan branschen och staten. I ljuset av detta kan reformer som avskaffandet av stämpelskatten ses som början på en förändrad relation, där staten i högre grad anstränger sig för att möta näringens verkliga behov.

Erfarenheterna från pandemin tycks ha blottlagt brister i förståelse och beredskap, vilket kan ha fungerat som en katalysator för ökad dialog och reformvilja. Även om åtgärderna är små i förhållande till behovet av en bredare sjöfartspolitisk omställning, tyder utvecklingen på att en gradvis förbättring av statens förståelse och hantering av sjöfartsfrågor kan vara möjlig. Särskilt viktigt blir denna utveckling sett ur ett beredskapsperspektiv.

5.2.3 Hinder vid inflaggning

Respondenterna i vår studie är eniga om att ekonomiska incitament fortfarande väger tyngst vid flaggval, men både Respondent 4 och 5 betonar att deras val av svensk flagg i hög grad grundar sig i tradition och företagsidentitet. Skattenivåer, bemanningskrav och administrativa bördor beskrivs samtidigt som centrala hinder för inflaggning, vilket särskilt understryks av Respondent 2 och 3. Avskaffandet av stämpelskatten uppfattas visserligen som en positiv signal, men då denna reform ännu inte fått genomslag i praktiken uttrycker flera respondenter en viss osäkerhet kring dess faktiska effekt. Initiativ såsom tonnageskatt och inflaggningslotsar signalerar en ambition från statens sida att stärka svensk sjöfart, men flera respondenter menar att dessa åtgärder snarare har lappat på ett strukturellt problem än adresserat dess helhet. Respondent 2 betonar särskilt att inflaggningslotsarna hittills inte haft något synligt genomslag i deras verksamhet. Detta tyder på en brist i implementering snarare än i policyambition, vilket i förlängningen riskerar att urholka styrmedlens trovärdighet. När reformer inte får konkret genomslag kan det uppstå ett förtroendegap mellan näringslivet och staten, ett gap som i sin tur kan hämma rederiers vilja att investera i svenskflaggade fartyg. Inflaggningslotsarna framstår därmed snarare som symboliska än effektiva verktyg, vilket minskar deras funktion som verkliga incitament. I en bransch där strategiska beslut kräver förutsägbarhet och tydlighet blir detta särskilt problematiskt.

Ytterligare en central aspekt som framkommer i intervjuerna är bristen på samordning och operativ tydlighet i statens styrmedel, särskilt vad gäller ramverk och informationsstruktur kring inflaggning. Flera respondenter, bland annat Respondent 3, beskriver hur riktlinjer och avtal som ska underlätta samverkan mellan rederier och myndigheter ofta är oklara eller dåligt förankrade i organisationernas operativa ledning. Det som på policy-nivå signalerar statlig vilja till samverkan, exempelvis inflaggningslotsar eller strategiska ramavtal saknar ofta tillräcklig praktisk genomslagskraft. Detta kan leda till att rederier inte uppfattar, vågar nyttja eller litar på de verktyg som finns tillgängliga. Ur ett beredskapsperspektiv innebär detta en konkret risk att fartygskapacitet som i teorin är tillgänglig inte kan mobiliseras vid kris eller konflikt. Den

politiska viljan realiseras därmed inte i praktisk handling, vilket försvagar både den operativa förmågan inom svensk sjöfart och Sveriges strategiska beredskap.

Ett intressant undantag från det annars kommersiellt drivna flaggvalet är det politiska engagemang som vissa rederier uppvisar. Respondent 5 utgör ett tydligt exempel på detta då rederiet aktivt försöker påverka branschens ramvillkor snarare än att flagga ut. Detta signalerar att flaggval i vissa fall kan utgöra en värderingsdriven strategi, där svensk flagg inte enbart är en juridisk eller ekonomisk markör utan också ett uttryck för långsiktig företagsidentitet och ansvarstagande gentemot samhället. Att vissa aktörer väljer att stanna kvar och påverka inifrån kan ses som ett viktigt komplement till den mer instrumentella logik som annars dominerar beslutsfattandet kring inflaggning. Det visar också på potentialen i att involvera näringen mer aktivt i framtida policyutformning, där samverkan snarare än enbart styrning uppifrån kan förbättra träffsäkerheten i kommande reformer.

5.2.4 Den svenska modellen

Till skillnad från Sverige har länder som Danmark och Norge genomfört reformer som gett rederier större flexibilitet i bemanningsfrågor. Dessa åtgärder har gjort det möjligt för deras handelsflottor att både växa och behålla fartyg under nationell flagg. Den svenska modellen bygger däremot på en stark koppling mellan flaggan och nationell bemanning. Detta har tydliga fördelar för beredskapen och kompetensförsörjningen. Det säkrar att svensk sjöpersonal finns kvar inom flottan och stärker därmed kopplingen till totalförsvaret. Samtidigt fungerar dessa krav som ett betydande hinder för inflaggning i ett läge där det råder brist på utbildad svensk sjöpersonal och där rederier verkar på en global arbetsmarknad med behov av flexibilitet.

Denna jämförelse visar ett mer övergripande strukturellt problem inom svensk sjöfartspolitik där insatserna hittills har varit isolerade snarare än strategiskt samordnade. Reformåtgärder som tonnageskatt och inflaggningslotsar är viktiga men har begränsad effekt om inte regelverken anpassas till branschens villkor. Det svenska systemet uppfattas som splittrat där politiska ambitioner inte alltid får praktisk effekt. I en globalt konkurrensutsatt sektor där rederier måste agera snabbt och ekonomiskt blir avsaknaden av en sammanhållen strategi särskilt problematisk. Detta hotar inte bara tillväxten inom svensk sjöfart utan också Sveriges förmåga att säkra transportkapacitet vid kris. Om rederier inte har råd att flagga in fartyg till Sverige på grund av höga bemanningskostnader och brist på flexibilitet riskerar landet att tappa kontrollen över fartyg som annars skulle kunna mobiliseras i en krissituation. Därför behövs en

reformerings av bemanningsmodellen så att kvalitet kan kombineras med större operativ handlingsfrihet.

Flera respondenter lyfter att den svenska modellen skapar en obalans i konkurrenssituationen inom EU. Respondent 2 förklarar att kostnaderna ökar med över en tredjedel om utländsk personal används, vilket gör det svårt att konkurrera även inom den inre marknaden. Respondent 4 understryker att det svenska skattesystemet ytterligare försvårar möjligheten att anställa EU-medborgare på ett ekonomiskt hållbart sätt, trots den fria rörligheten. Den svenska modellen framstår därmed som dubbelsidig, den säkerställer nationell kompetens och stärker beredskapen men försvårar samtidigt inflaggning i de fall där tillgången på svensk arbetskraft inte möter efterfrågan. Detta förstärks av att flera respondenter, däribland Respondent 2, upplever att Sverige är sämre anpassat till den europeiska marknaden än länder som Nederländerna. Trots att samma unionslagstiftning gäller tillåter Nederländerna en lägre andel inhemsk personal och erbjuder större flexibilitet, vilket ger deras rederier tydliga kostnadsfördelar. Denna ojämlika tillämpning underminerar tanken om en harmoniserad EU-marknad och tyder på att svensk sjöfartspolitik inte fullt ut tagit höjd för de praktiska effekterna av europeisk integration. I förhållande till studiens frågeställningar illustrerar detta hur nationella regler, trots goda syften, kan motverka inflaggning och i förlängningen försvåra tillgången till strategiskt viktigt tonnage i kris eller konflikt.

Trots dessa utmaningar väljer flera rederier att hålla fast vid svensk flagg. Både Respondent 4 och 5 beskriver detta som en del av deras företagsidentitet där långsiktiga värden som ansvarstagande och kvalitet väger tyngre än kortsiktig lönsamhet. Respondent 5 framhåller att deras strategi har varit att verka politiskt för bättre villkor i stället för att flagga ut. Alla rederier har dock inte möjlighet att bära merkostnaderna vilket gör statliga incitament avgörande. Respondent 1 menar att ekonomiska motiv fortfarande är den främsta drivkraften vid flaggval och att intresset har ökat inom både politiken och näringslivet men att staten måste tydliggöra sina styrmedel. Även Respondent 3 lyfter att ekonomiska faktorer väger tyngst i valet av flagg.

Sjöfartsstödet är en central komponent som ger ekonomiskt stöd till rederier med svensk flagg för att kunna anställa svensk personal. Stödet gör det möjligt att kombinera konkurrenskraft med hög arbetsmiljöstandard. Men stödet förloras om det inte finns tillräckligt med svensk sjöpersonal vilket särskilt påverkar fartygstyper med höga tekniska krav. Respondent 5 betonar att svensk bemanning inte bara underlättar externa kontroller utan också stärker intern kompetens genom att skapa karriärvägar från fartyg till landorganisation.

Detta står i kontrast till RoRo-segmentet där kunder ofta är privatpersoner och där faktorer som flaggans ursprung och besättningens nationalitet väger lättare. I dessa fall är det kommersiella överväganden som styr besluten snarare än symboliska eller strategiska faktorer. Bristen på svensk bemanning och svårigheter vid inflaggning påverkar även återväxten av kompetens då nyutbildade sjömän kan lämna branschen vilket i sin tur minskar både tillgången på fartyg och kvalificerad personal.

Om inflaggningen skulle öka snabbt utan förändringar i regelverket kan det uppstå en flaskhals i tillgången på svensk personal. För att få ta del av sjöfartsstödet krävs svenskt medborgarskap vilket inte alltid går att uppfylla på en global arbetsmarknad. När detta krav inte uppfylls uteblir stödet och rederiet måste stå för hela lönekostnaden vilket kan göra inflaggning ohållbar i längden.

Den svenska modellen har styrkor i beredskapssyfte men fungerar samtidigt som ett operativt hinder. Kravet på svensk bemanning stärker den strategiska kopplingen mellan flagg och nationell kompetens men fungerar inte i praktiken om den svenska arbetsmarknaden inte kan förse branschen med tillräcklig personal. Modellen måste därför nyanseras så att den säkrar kompetens utan att förhindra inflaggning av fartyg som är viktiga för Sveriges försörjningsberedskap.

Utifrån studiens resultat blir det tydligt att de juridiska och ekonomiska styrmedel som reglerar inflaggning i Sverige präglas av en fragmenterad utformning. Den svenska modellen som i teorin syftar till att säkra nationell beredskap genom krav på svensk bemanning och kontroll, får i praktiken en motsatt effekt när dessa krav inte är anpassade till marknadens verkliga förutsättningar. Detta belyser vikten av en strukturellt samordnad styrning där politiska ambitioner inte endast manifesteras i enskilda reformer utan integreras i en övergripande och långsiktig policystruktur. Som lyfts i teorin om policyintegration och sektorsövergripande styrning krävs det att olika regelverk från skattepolitik till arbetsmarknadsregler samverkar för att kunna uppnå målen om en konkurrenskraftig och strategiskt tillgänglig handelsflotta. Endast genom att förstå och styra helheten kan staten möta både näringslivets behov och Sveriges säkerhetsintressen samt beredskapsförmåga.

5.3 Svensk sjöfart i en internationell konkurrensmiljö

5.3.1 Ekonomiska drivkrafter bakom användningen av bekvämlighetsflagg

Återkommande under studien är problematiken kring bekvämlighetsflagg och hur dessa flaggstater erbjuder lägre skatter, mindre strikta bemanningskrav och förenklade administrativa regelverk. De ekonomiska faktorerna, särskilt konkurrenskraftiga bemanningskostnader, är det främsta skälet till att rederier väljer att flagga ut till FOC-länder vilket bekräftas av majoriteten av de intervjuade.

Problemet med bekvämlighetsflaggade fartyg (FOC) ur ett beredskapsperspektiv framstår som särskilt allvarligt. Både tidigare forskning och offentliga utredningar understryker att denna typ av registrering ofta innebär lägre krav på säkerhet, miljöhänsyn och arbetsvillkor (Hamad, 2016; Trafikanalys, 2023). Det betonas bland annat i analyser av sjöfartens roll i försörjningsberedskapen samt i forskningsöversikter som problematiserar FOC:s systemiska svagheter. Flera av respondenterna återkommer också till detta och menar att fartyg som seglar under bekvämlighetsflagg i en krissituation kan utgöra en osäker resurs, både vad gäller driftsäkerhet och tillgänglighet. Den samlade bilden visar därmed på en ökad sårbarhet i transportsystemet, särskilt vid samhällsstörningar eller höjd beredskap.

Det är särskilt anmärkningsvärt att Respondent 1, som arbetar med beredskapsfrågor och sjöfart på en nationell nivå, betonar riskerna med fartyg under bekvämlighetsflagg vid en krissituation. Respondenten lyfter att fartyg under bekvämlighetsflagg ofta kan vara av lägre kvalitet och ha brister i säkerhet och bemanning, vilket i sin tur kan få direkta och allvarliga konsekvenser för Sveriges transportförmåga vid samhällsstörningar. Eftersom Respondent 1 har en professionell bakgrund inom beredskap och totalförsvarsplanering ger detta uttalande en särskild tyngd åt problembilden.

Även från rederinäringens perspektiv bekräftas denna oro. Respondent 5 betonar vikten av att upprätthålla hög standard ombord på fartygen och understryker att svenska sjömän är avgörande både för kundernas krav på kvalitet och för att upprätthålla säkerhets- och arbetsmiljönivåer. På liknande sätt framhåller Respondent 4 att bemanning med kvalificerade svenska sjömän är en viktig aspekt för att garantera hög driftsäkerhet och tillförlitlighet.

5.3.2 Konsekvenser för svensk beredskap vid användning av bekvämlighetsflagg

Respondenterna lyfter även juridiska problem kopplade till bekvämlighetsflagg. Eftersom fartyg under FOC lyder under sin flaggstats jurisdiktion kan Sverige inte tillämpa förfogandelagen (1978:262) på dessa fartyg vid kris eller krig. Förfogandelagen ger svenska staten rätt att i krig, krigsfara eller vid höjd beredskap förfoga över viss egendom, däribland fartyg som anses nödvändig för totalförsvaret. Dock gäller lagen endast för fartyg som är svenskregistrerade eller står under svensk jurisdiktion.

I praktiken innebär detta att fartyg som är registrerade i FOC-länder inte kan kommenderas av svenska myndigheter, även om de ägs av svenska rederier. Detta skapar en betydande sårbarhet i den svenska beredskapen då staten inte kan garantera tillgång till dessa fartyg i en samhällsstörning eller vid en väpnad konflikt. Respondent 1 framhåller att detta utgör en kritisk svaghet i dagens beredskapsplanering och att beroendet av utlandsflaggade fartyg minskar Sveriges möjlighet att snabbt mobilisera transportkapacitet.

Sammantaget visar detta att juridiska begränsningar kopplade till flaggstatens lagstiftning måste ses som en strategisk risk. En starkt svenskflaggad flotta är därför inte bara en fråga om näringspolitik utan en direkt nödvändighet för att upprätthålla svensk suveränitet och handlingsfrihet i händelse av kris eller krig.

5.3.3 Europeiska flaggstater strategier

Vid jämförelse mellan olika länders sjöfartspolitik framträder tydliga skillnader i förutsättningar och incitament för att behålla fartyg under nationell flagg. Respondent 3 framhåller att länder som Norge och Danmark genom målmedveten politik har lyckats utveckla konkurrenskraftiga nationella register, bland annat genom införande av attraktiva tonnageskattesystem, förenklade regelverk och flexibla bemanningskrav. Dessa reformer har minskat behovet för rederier i dessa länder att flagga ut till bekvämlighetsflagg, vilket också överensstämmer med den internationella forskning som pekar på betydelsen av nationellt anpassade incitament för att behålla strategisk kontroll över handelsflottan (Tillväxtanalys, 2010).

Även Nederländerna lyfts fram av Respondent 2 som ett exempel där sjöfartspolitikerna skapat konkurrensfördelar för nationella rederier. Trots att både Sverige och Nederländerna omfattas av samma EU-lagstiftning har Nederländerna lyckats implementera mer flexibla tolkningar av

bemanningsregler, vilket möjliggör anställning av utländska sjömän i större utsträckning utan att förlora nationella stöd eller skatteförmåner. Detta visar att skillnaderna inte enbart beror på överstatliga regelverk utan till stor del på hur medlemsländer väljer att anpassa sina nationella policier och registerstrukturer.

Teorin kring bekvämlighetsflagg betonar just hur avgörande skatte-, arbetsrätts- och regelverksförhållanden är för rederiers flaggval (Hamad, 2016; Celik & Topcu, 2014). Resultaten i denna studie bekräftar detta och visar att Sveriges nuvarande ramvillkor uppfattas som relativt oflexibla och ekonomiskt betungande och driver rederier mot alternativ som FOC eller register i andra europeiska länder.

Diskussionen visar att Sveriges utmaningar inte främst ligger i yttre faktorer såsom globalisering eller internationell konkurrens, utan i bristande anpassning av inhemsk sjöfartspolitik. Vill Sverige säkerställa kontroll över sin handelsflotta och stärka beredskapsförmågan krävs en helhetssyn på skattesystem, arbetsrätt och administrativa processer i linje med vad andra framgångsrika sjöfartsnationer redan har genomfört.

Utvecklingen där svenska rederier i allt större utsträckning flaggar ut sina fartyg till bekvämlighetsflagg kan förstås som en konsekvens av både ekonomiska och politiska faktorer. Som flera respondenter beskriver, är skillnaderna i beskattning, bemanningskrav och administrativa regelverk mellan Sverige och FOC-länder en avgörande drivkraft. Det svenska regelverket upplevs som relativt strikt och kostnadsdrivande i jämförelse med exempelvis Nederländerna, där större flexibilitet inom EU:s regelverk ger holländska rederier konkurrensfördelar.

FOC-länder ses som en följd av globala förändringar inom sjöfartssektorn. Internationell handel kräver allt större kostnadseffektivitet och fartygsägare pressas att minimera utgifter för att behålla konkurrenskraften. FOC erbjuder ett verktyg för rederier att hantera dessa ekonomiska krav, även om det sker på bekostnad av beredskaps- och säkerhetsintressen. Detta skapar en strukturell konflikt mellan ekonomiska realiteter och nationella säkerhetsmål.

Resultatet visar att valet mellan svensk flagg och bekvämlighetsflagg i grunden är en avvägning mellan ekonomisk överlevnad och nationell kontroll. Om inga ytterligare åtgärder vidtas för att stärka konkurrenskraften för svenskflaggade fartyg, riskerar Sverige att fortsätta förlora inflytande över sin handelsflotta, med potentiellt allvarliga konsekvenser för totalförsvarets förmåga att säkra transporter av samhällskritiska varor vid en framtida kris.

5.4 Beredskap

Sjöfarten utgör en kritisk del av Sveriges försörjningsberedskap eftersom en stor del av landets import och export är beroende av sjötransporter. I en kris- eller krigssituation blir detta särskilt tydligt då andra transportslag såsom väg eller järnväg, kan vara begränsade eller utsatta. Svenska hamnar fungerar då som centrala noder för att ta in nödvändiga varor såsom livsmedel, energi och medicinska förnödenheter. För att denna funktion ska kunna upprätthållas krävs att Sverige har tillgång till fartyg som staten kan kontrollera och snabbt mobilisera vid behov. Här blir svenskflaggade fartyg med svensk bemanning avgörande eftersom endast svenska medborgare omfattas av allmän tjänsteplikt och staten har juridisk rätt att rekvirera fartyg vid behov. Sjöfartens betydelse för totalförsvaret ligger alltså inte bara i själva transportkapaciteten, utan möjliggör även en nationell kontroll över logistik och kritiska flöden. Flera av respondenterna lyfter dessutom att sjöfarten behöver ses som en integrerad del av totalförsvaret, där samverkan mellan näringsliv och stat är nödvändig för att säkerställa robusthet och snabb respons vid krissituationer.

Både våra intervjuer samt teoridelen påvisar att utflaggningen inte bara handlar om ekonomiska överväganden, utan får direkta konsekvenser för Sveriges förmåga att hantera samhällsviktiga transporter vid kris eller krig. Respondent 1 betonar vikten av kontroll över den egna flottan för att säkerställa sjösäkerhet och tillgång till tillförlitliga transporter under kriser. Utflaggade fartyg riskerar att hålla en lägre teknisk och säkerhetsmässig standard, vilket kan öka risken för olyckor och logistiska störningar i redan utsatta situationer.

På ett bredare plan understryker resultaten också att sjöfarten idag inte längre kan ses som en isolerad kommersiell sektor, utan måste förstås som en integrerad del av totalförsvaret. Både MSB:s beredskapsplaner och Respondent 1:s resonemang visar att en robust handelsflotta är avgörande för Sveriges förmåga att säkra inflödet av energi, livsmedel och mediciner under en kris. Flagggval är därmed inte längre enbart ett affärsbeslut utan får direkta konsekvenser för Sveriges nationella säkerhet.

Här framträder ett behov av att staten inte bara förlitar sig på frivilliga avtal utan skapar en tydlig, långsiktig plan för hur sjöfarten ska integreras i beredskapen. Respondent 1 lyfter att staten hittills haft en svag förståelse för sjöfartens operativa logik och behov. För att skapa robusthet krävs inte bara politisk vilja utan även konkret samordning mellan olika myndigheter och rederier samt tydliga riktlinjer som kan fungera förebyggande snarare än reaktiva.

Att flera respondenter, däribland Respondent 2 och 3, efterlyser tydligare riktlinjer från staten signalerar att det idag råder tvetydighet i ansvarsfördelning och förväntningar. Det kan i förlängningen underminera tilliten till beredskapssystemet. Om det inte är klart vilka roller rederierna förväntas ta och vilka resurser som kan mobiliseras, riskerar det att leda till ineffektivitet när beredskapen väl behöver aktiveras. Det blir därför centralt att staten utvecklar en övergripande strategi för sjöfartens roll i totalförsvaret, där juridiska, ekonomiska och logistiska ramar tydliggörs för alla inblandade parter. Detta kan samtidigt fungera som en signal till branschen att sjöfarten inte bara ses som ett näringslivs intresse utan som en samhällsbärande funktion. Sjöfarten bör inte enbart ses som ett kommersiellt transportslag utan som en integrerad del av totalförsvaret. Teorin belyser hur sjöfartens infrastruktur är avgörande för försörjningsberedskap, särskilt eftersom majoriteten av Sveriges import och export sker via sjövägen. Under kris eller krig då andra transportslag kan vara begränsade, blir sjötransporter nödvändiga för att säkra tillgången till livsmedel, energi och mediciner. För detta krävs tillgång till svenskflaggade fartyg som staten kan mobilisera vid behov.

Flera respondenter betonar därför vikten av de ramavtal som finns mellan rederier och staten. Dessa avtal syftar till att säkra tillgång till fartygskapacitet i händelse av samhällsstörningar eller krig men deras praktiska räckvidd upplevs som oklar. Det är viktigt att notera att detta inte nödvändigtvis betyder att ramavtalen är oklara i sig utan snarare visar det att kännedomen om dem inom rederiernas operativa led inte är särskilt utbredd. Det kan i sin tur indikera att beredskap inte upplevs som ett centralt tema i branschens dagliga arbete. Om beredskap hade haft en starkare ställning som styrfaktor i strategiska beslut, exempelvis vid flaggval, är det rimligt att förvänta sig att fler nyckelpersoner i rederierna varit väl insatta i statens avtal och förväntningar. Respondent 2 uttrycker även sin osäkerhet kring om deras avtal med Försvarmakten verkligen skulle kunna tillämpas i en skarp situation och efterlyser tydligare juridiska ramar. Detta kan som helhet tolkas som att om beredskap hade haft en starkare ställning som styrfaktor i strategiska beslut är det rimligt att förvänta sig att fler nyckelpersoner i rederierna varit väl insatta i statens avtal och förväntningar. Även Respondent 3 pekar på att om kommersiella avtal inte fungerar i kris måste staten ha verktyg att ta kontroll vilket i praktiken kräver att fartygen är under svensk flagg.

Att relationen mellan myndigheter och sjöfartsnäring brister i samordning framkommer tydligt i intervjuerna. Detta väcker oro kring hur väl beredskapsfrågan faktiskt är integrerad i den svenska sjöfartspolitik. Trots förekomsten av ramavtal mellan vissa rederier och Försvarmakten råder det oklarhet kring hur dessa ska tillämpas i praktiken. Intervjuerna vittnar

om att dessa avtal sällan översatts till tydliga operativa åtaganden vilket skapar osäkerhet om hur rederier faktiskt ska agera om ett skarpt läge skulle uppstå. Om staten vill säkerställa tillgång till sjötransporter i framtida kriser behöver denna osäkerhet minska genom tydligare kommunikation, gemensam planering och incitament som väger in beredskap som en del av strategin vid val av flagg.

Trots att försörjningsberedskap är ett högaktuellt ämne i dagens säkerhetspolitiska klimat tycks det enligt respondenterna inte finnas tillräckligt fokus på att skapa en konkret och operativ beredskapsstruktur. Det saknas idag klara riktlinjer för hur staten avser använda handelsflottan i ett beredskapsläge trots att endast svenskflaggade fartyg juridiskt kan beordras i tjänst. Flera pekar exempelvis på att pandemin hanterades utan ett tydligt samspel mellan stat och rederier vilket minskar förtroendet för att staten skulle vara bättre förberedd vid ett mer allvarligt kris- eller konfliktscenario. Det är därmed tydligt att flaggval fortfarande främst styrs av ekonomiska faktorer utan att beredskap vägs in i beslutsunderlaget då kraven från myndigheterna samt förtroendet är bristande. Respondent 5 uttrycker dock att ett rederi med svensk flagg och svensk besättning kan fungera nästan som att staten har fartyget på en tidsbefraktning det vill säga att man har tillgång till kapaciteten utan att behöva äga den. Detta möjliggör en smidigare samordning och större kontroll över fartygens användning i händelse av mobilisering.

Sveriges inträde i NATO aktualiserar ytterligare behovet av samordnad beredskapsplanering inom sjöfarten. Trots detta tyder våra resultat på att medlemskapet inte i grunden förändrar sjöfartens funktion i svensk beredskap. Flera respondenter betonar att Sverige redan haft omfattande samarbete med NATO, vilket innebär att strukturer och kontaktvägar till stor del redan är etablerade. Det avgörande förblir därmed nationell kontroll över fartygsresurser vilket fortsatt förutsätter svensk flagg och svensk jurisdiktion även inom en allierad försvarsstruktur.

5.5 Metoddiskussion

I följande avsnitt diskuteras den metod som har använts i följande rapport. Det sätts i relation till vad vi har gjort för att få fram det resultat vi har fått och om det är rimligt eller inte. Det diskuteras även metodens styrkor och svagheter samt dess reliabilitet och validitet för att se metodens trovärdighet och pålitlighet.

Vi har genomfört totalt fem semistrukturerade intervjuer där två respondenter representerade ett tankrederi en representerade ett RoRo-rederi samt en var professor vid Försvarshögskolan och en representerade Svensk Sjöfart. Med tanke på studiens syfte att undersöka rederiers syn

på flaggval ur ett beredskapsperspektiv bedömdes denna metod samt urval som särskilt lämplig, då den möjliggjorde att nå personer som direkt berörs av frågeställningen samt andra branschaktörer som kunde tillföra relevanta perspektiv (Hallin & Hellin, 2018). Då det även visade sig svårt att få kontakt med representanter från rederier styrdes urvalet delvis av tillgänglighet och vilka aktörer som var villiga att delta. På förslag från vår handledare och examinerator inkluderade vi personer från Försvarshögskolan och Svensk Sjöfart som ansågs ha god inblick i både branschens struktur och frågor om beredskap. Deras medverkan har bidragit till att bredda och fördjupa analysen i linje med studiens syfte. Trots deras medverkan utan relevans som representant för rederier ansågs deras branschfarenheter samt yrken relevanta för studien då respondenterna besvarade liknande frågor vid intervjuerna. När respondenterna inte gav svar inom det efterfrågade ämnet uteslöts dessa delar även från resultatet för att bibehålla studiens relevans i förhållande till vår frågeställning. Metoden ändå vara lämplig då den gav oss en ökad förståelse för ämnet och respondenternas branschspecifika erfarenheter bidrog över tid med värdefulla insikter kring hur vi kunde fördjupa studien. En tydlig fördel med semistrukturerade intervjuer är möjligheten att ta till vara på individers olika erfarenheter perspektiv och tolkningar av ämnet (Hallin & Helin, 2018). Genom att med inkludera aktörer från både operativa verksamheter och strategiska organisationer fick vi tillgång till en mångfacetterad bild av hur frågan om flaggval uppfattas. Kombinationen av dessa röster har gett oss en djupare förståelse för ämnet och hjälpt oss att belysa flera aspekter av sjöfartens roll ur ett beredskapsperspektiv.

En av studiens tydliga styrkor är det strukturerade och genomtänkta genomförandet av intervjuerna, vilket har bidragit till en fördjupad förståelse för ämnet (Hallin & Helin, 2018). Eftersom respondenterna representerade olika segment inom sjöfartssektorn, med varierande ansvar och erfarenhetsbakgrund blev varje intervju unik. Frågorna formulerades för att spegla studiens syfte och frågeställningar men med en flexibel struktur som möjliggjorde följdfrågor utifrån respondenternas svar. Detta tillvägagångssätt skapade utrymme för nyanserade resonemang och möjliggjorde att likheter och skillnader i perspektiv kunde identifieras, även om respondenterna inte fick exakt samma frågor. Genom att respondenterna erbjöd sina egna tolkningar baserade på personliga och yrkesmässiga erfarenheter bidrog metoden till att synliggöra komplexiteten i frågan om flaggval och dess koppling till beredskap.

Trots metodens styrkor finns det begränsningar som påverkar studiens räckvidd. Det faktum att endast fem intervjuer kunde genomföras utgör en svaghet då urvalet riskerar att inte fånga hela bredden av möjliga perspektiv. Detta påverkar studiens överförbarhet och gör att resultaten bör

tolkas med försiktighet. Fler intervjuer, särskilt med ytterligare svenska rederier som valt att flagga ut hade kunnat ge ett bredare och mer representativt underlag för att dra generaliserbara slutsatser. Tidsramar och tillgång till deltagare begränsade dock möjligheterna till ett större empiriskt material. Trots detta har de insikter som framkommit genom de genomförda intervjuerna varit relevanta och givande i relation till syftet även om ytterligare forskning krävs för att bekräfta och fördjupa resultaten.

Att inkludera både kommersiella och icke-kommersiella aktörer minskar risken för ensidighet och möjliggör en bredare förståelse av ämnet. När flera respondenter med olika bakgrund ger liknande svar stärks förtroendet för att de framkomna resultaten speglar verkliga förhållanden snarare än individuella uppfattningar.

Validiteten i studien bedöms som god, då intervjufrågorna till stor del genererade relevant information för att besvara vår undersökningsfråga. Genom utformade intervjufrågor som direkt utgick från studiens problemställning har vi säkerställt att den empiri som samlats in är relevant för våra frågeställningar. Hallin och Helin (2018) beskriver validitet som ett mått på hur väl undersökningen mäter det den avser att mäta, vilket i vårt fall uppnåtts genom att låta intervjuerna kretsa kring kärnfrågor om sjöfartens roll i försörjningsberedskap och dess inverkan vid val av fartygsflagg.

En viss svaghet med intervjumetoden är att samtalen kan ta sidospår vilket riskerar att vissa ämnen inte behandlas tillräckligt djupt. Dessutom begränsar det relativt låga antalet intervjuer möjligheten att dra mer generella slutsatser. Samtidigt är en styrka att intervjun kan styras i realtid, vilket möjliggjorde att vi kunde fördjupa oss i särskilt viktiga områden i linje med syftet. Urvalet av respondenter har varit genomtänkt och relevant i förhållande till studiens inriktning, vilket tillsammans med den strukturerade datainsamlingen och den tematiska analysen stärker studiens validitet. Sammantaget bedömer vi att insamlad information och analys väl speglar de frågor vi ämnat undersöka.

Eftersom studien baseras på ett begränsat antal semistrukturerade intervjuer syftar den främst till att belysa individers erfarenheter och perspektiv snarare än att generera generaliserbara resultat. Resultaten är därmed kontextbundna och bör tolkas med hänsyn till urvalet och den specifika branschmiljö som undersökts. Samtidigt bedömer vi att studien kan ge värdefulla insikter även i liknande kontexter, särskilt för aktörer inom svensk sjöfart och beredskapsplanering vilket ger viss överförbarhet till andra relevanta sammanhang.

Reliabiliteten i studien bedöms som relativt god då intervjuerna genomfördes på ett strukturerat och förberett sätt. Samtliga respondenterna fick likvärdiga möjligheter att utveckla sina svar utifrån samma övergripande tematik, även om frågorna varierade något beroende på deras yrkesroll och expertis. Denna flexibilitet bidrog till rika och nyanserade svar men innebär samtidigt att svaren inte alltid är direkt jämförbara, vilket kan påverka reliabiliteten till en viss grad. Därför använde vi oss av metodisk triangulering vilket enligt (Abbadi, 2023) innebär att man kombinerar datakällor och metoder för att upptäcka mönster och minska risken för snedvridna resultat. Detta då även antalet intervjuer är en ytterligare aspekt som begränsar studiens tillförlitlighet. Fler intervjuer hade kunnat öka konsistensen i resultaten och stärkt generaliserbarheten. Trots detta anser vi att de genomförda intervjuerna i kombination med vår metodologiska noggrannhet ger en tillräckligt pålitlig grund för de slutsatser som dragits inom studiens ramar.

Ett möjligt komplement eller alternativ till de semistrukturerade intervjuerna hade varit att genomföra en enkätundersökning riktad till ett större antal rederier. Genom att utforma kvantitativa frågor baserade på våra tematiska områden hade vi kunnat få en bredare bild av branschens samlade syn på flaggval ur ett beredskapsperspektiv. Denna metod hade ökat studiens generaliserbarhet och gett oss möjlighet att identifiera mönster och avvikelser i större skala. Samtidigt hade det inneburit en begränsning i möjligheten att få nyanserade och förklarande svar vilket var centralt för vår förståelse av komplexiteten i flaggvalet. En kombination av kvantitativ och kvalitativ metod, hade möjliggjort en mer utförlig metodtriangulering och kunnat stärka både validiteten och reliabiliteten i studien ytterligare. (Abbadi 2023).

6. SLUTSATS

Syftet med denna studie har varit att undersöka vilka faktorer som påverkar svenska rederiers val av flagg, med särskilt fokus på vilken roll beredskapsperspektivet spelar i detta beslut. Resultaten visar tydligt att ekonomiska och administrativa faktorer fortsatt dominerar i rederiers överväganden, vilket innebär att beredskapsintressen sällan prioriteras i praktiken. Flera respondenter framhåller att kostnadsnivån i Sverige, särskilt vad gäller arbetskraft och skatter, skapar en konkurrensnackdel jämfört med andra flaggstater. Även administrativa processer beskrivs som betungande, ineffektiva och i vissa fall otydliga, något som ytterligare bidrar till oviljan att flagga svenskt.

Studien visar därmed att det finns ett tydligt glapp mellan statens försvarspolitiska ambitioner och de incitamentsstrukturer som når de kommersiella aktörerna. Trots införda reformer som tonnageskatt, sjöfartsstöd samt avskaffandet av stämpelskatten uppfattas dessa i nuläget som otillräckliga för att motverka de ekonomiska nackdelarna med svensk flagg. Samtidigt finns en vilja till dialog och samverkan bland rederierna, särskilt i ljuset av ett förändrat säkerhetspolitiskt läge. Kontexten blir därför att så länge dessa hinder kvarstår kommer incitamentet att välja svensk flagg fortsatt vara svagt, vilket försvårar uppbyggnaden av en långsiktigt robust sjöfartsberedskap.

Beredskapsperspektivet lyfts däremot fram som ett förhållandevis nytt och svagt integrerat inslag i flaggvalet. Även om samtliga respondenter uttrycker förståelse för vikten av att ha svenskflaggade fartyg vid kris eller krig, framkommer att dessa överväganden i praktiken väger lätt. Det saknas tydliga statliga riktlinjer och incitament, vilket skapar osäkerhet kring hur rederier konkret ska bidra till Sveriges försörjningsberedskap. I flera fall betraktas beredskap snarare som en statlig angelägenhet än som en operativ del av rederiernas ansvar.

Slutsatserna i denna studie bör ses i ljuset av dess begränsningar. Då urvalet inte inkluderade alla segment inom svensk sjöfart, särskilt rederier som flaggat ut, kan vissa perspektiv ha uteblivit vilket påverkar generaliserbarheten. Trots detta ger studien värdefulla insikter i hur aktörer inom sjöfart och försvar uppfattar flaggval och beredskap, samt hur yrkesroller påverkar synen på ansvar och incitament.

För att flaggval i framtiden i högre grad ska kunna understödja Sveriges totalförsvar, krävs enligt studien inte enbart förstärkta ekonomiska styrmedel. Det behövs även ett mer sammanhållet och tydligt kommunicerat system för hur sjöfarten förväntas bidra i händelse av

kris eller krig. Här efterfrågas också ett större ansvarstagande från både offentliga och privata aktörer, inte minst vad gäller långsiktig samverkan, övning och kunskapsspridning. Det är först när dessa delar samverkar som beredskap kan bli en reell och integrerad del i rederiers strategiska beslut om flagg

För att flaggvalet ska bidra till totalförsvaret krävs inte enbart ekonomiska styrmedel, utan även ett tydligt och samordnat beredskapssystem. Ett ökat ansvarstagande från både offentliga och privata aktörer, i form av samverkan och kunskapsspridning, är avgörande för att beredskap ska bli en integrerad del av rederiers strategiska beslut.

6.1 Rekommendationer till fortsatt arbete

För att stärka beredskapen inom svensk sjöfart finns det behov av att analysera hela den logistiska kedjan i händelse av kris eller krig, inte enbart med fokus på fartyg och bemanning. Det är av vikt att inkludera andra centrala aktörer såsom lotsar, hamnar, varv, tillgång till reservdelar samt övrig landbaserad infrastruktur. En fragmenterad beredskapsplan riskerar att leda till flaskhalsar eller systemfel i avgörande moment. Därför rekommenderas en samlad analys av hela sjötransportkedjan vid störd samhällsfunktion.

Vidare är det relevant att undersöka hur besättningsmedlemmar ställer sig till att tjänstgöra ombord på ett fartyg som i krisläge har rekvirerats av staten. Frågor om skyldighet, säkerhet, lojalitet och personlig riskbedömning aktualiseras och det kan vara av vikt att genom vidare forskning få en tydligare bild av besättningarnas inställning och eventuella behov av stöd eller information för att känna trygghet i sådana situationer.

KÄLLFÖRTECKNING

Abbadi, J. (2023). Vad är triangulering inom forskning? Vägen till tillförlitliga resultat. Mind the Graph. https://mindthegraph.com/blog/sv_se/vad-ar-triangulering-i-forskning/

Celik, M., & Topcu, Y. I. (2014). A decision-making solution to ship flagging out via administrative maritime strategies. *Maritime Policy & Management*, 41(1), 112–127. <https://doi.org/10.1080/03088839.2013.780310>

Chalmers bibliotek. (u.å.). *Scopus*. Chalmers tekniska högskola. <https://www.lib.chalmers.se/en/search/databaseinfo/Scopus/12296561>

Denscombe, M. (2014). *The Good Research Guide*. Open University Press.

Flag of Convenience. (2024). Flag of convenience and the tragedy of the commons in maritime transportation. *Marine Pollution Bulletin*, 196, 117034. <https://doi.org/10.1016/j.marpolbul.2024.117034>

Försvarsmakten. (2023). Handbok: Säkerställande av fartygskapacitet. Försvarsmakten. <https://www.forsvarsmakten.se/siteassets/2-om-forsvarsmakten/dokument/handbocker/h-fartygskapacitet-2023.pdf>

Föreningen Svensk Sjöfart. (2024). Regeringen slopar stämpelskatten vid inteckning i skepp – viktigt steg för svensk sjöfart. Mynewsdesk. <https://www.mynewsdesk.com/se/foreningen-svensk-sjofart/pressreleases/regeringen-slopar-staempelskatten-vid-inteckning-i-skepp-viktigt-steg-foer-svensk-sjofart-3373920>

Hamad, H. B. (2016). Flag of Convenience Practice: A Threat to Maritime Safety and Security. *IJRDO-Journal of Social Science and Humanities Research*, 1(8), 207–230. <https://www.researchgate.net/publication/308308749>

Hallin, A. & Helin, J. (2018). *Intervjuer*. (Upplaga 1:1). Studentlitteratur AB.

Lunds universitets bibliotek. (2025). *GAI- vad är det?* <https://libguides.lub.lu.se/c.php?g=723849&p=5262920>

Louhimies, R. (2020). Requisition of ships during wartime: Legal and historical perspectives (Master's thesis, Åbo Akademi University).

https://www.doria.fi/bitstream/handle/10024/177858/louhimies_robert.pdf

Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB). (2020). Vägledning för identifiering av samhällsviktig verksamhet. MSB. <https://www.msb.se/sv/publikationer/vagledning-for-identifiering-av-samhallsviktig-verksamhet/>

Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB). (2024). Försörjningsberedskap i kommuner och regioner. MSB. <https://www.msb.se/sv/annesomraden/krisberedskap-civilt-forsvar/forsorjningsberedskap/forsorjningsberedskap-i-kommuner-och-regioner/>

Norwegian Shipowners' Association. (2022). *NIS - Norwegian International Ship Register*. Hämtad från <https://www.rederi.no/en/ship-registers/nis/>

Regeringen. (2022). Beredskapsplan för transportsektorn 2021/22:FPM105. Regeringen. <https://www.regeringen.se/contentassets/faca2022061d4ca89f00f697f6384876/beredskapsplan-for-transportsektorn-202122fpm105/>

Regeringen. (2024). *Sverige i Nato*. Hämtad 28 april 2025, från <https://www.regeringen.se/regeringens-politik/sverige-i-nato/>

Schelin, J., & Widlund, M. (2023). *En svensk handelsflotta i krig och kristider?* [Särtryck ur *Tidskrift i Sjöväsendet*, nr 3, 2023, s. 275–287]. Kungl. Örlogsmannasällskapet. <https://www.diva-portal.org/smash/get/diva2%3A1792795/FULLTEXT01.pdf>

Skrivguiden. (2025). Generativ AI i akademiskt skrivande. Skrivguiden.se. <https://skrivguiden.se/skriva/generativ-ai-i-akademiskt-skrivande/>

Skolforskningsinstitutet. (2020). Hur ska man veta vad forskningen säger? Om vetenskaplig kunskap och hur man kan förhålla sig till vetenskapliga resultat (Rapport 2020:01). <https://www.skol.fi.se/wp-content/uploads/2020/11/Hur-ska-man-veta-vad-forskningen-s%C3%A4ger.pdf>

Sjöfartstidningen. (2024). Stena Bulk flaggar hem upp till fem fartyg.
<https://www.sjofartstidningen.se/stena-bulk-flaggar-hem-upp-till-fem-fartyg/>

Sjömannen. (2024). *Svenska handelsflottan fortsätter att minska* [Bild].
<https://www.sjomannen.se/nyheter/svenska-handelsflottan-minskade-nagot-2023/>

Svensk Sjöfart. (u.å.). *Svenska sjöfartsavtal*. Hämtad 24 april 2025, från
<https://www.sweship.se/publicerat/svenska-sjofartsavtal/>

Trafikanalys. (2021). Godstransporter under pandemin: Hur klarade den svenska godstransportsektorn en global kris? Trafikanalys.
https://www.trafa.se/globalassets/rapporter/2021/rapport-2021_9-godstransporterna-under-pandemin—hur-klarade-den-svenska-godstransportsektorn-en-global-kris.pdf

Trafikanalys. (2023a). Svenska och utländska fartyg i svensk regi. Trafikanalys.
<https://www.trafa.se/globalassets/statistik/sjotrafik/fartyg/2023/fartyg-2023—svenska-och-utlandska-fartyg-i-svensk-regi.pdf>

Trafikanalys. (2023b). Svensk sjöfarts internationella konkurrenssituation 2023. Trafikanalys.
https://www.trafa.se/globalassets/rapporter/2023/rapport-2023_9-svensk-sjofarts-internationella-konkurrenssituation-2023.pdf

Trafikanalys. (2024). Svensk sjöfarts internationella konkurrenssituation 2024. Trafikanalys.
<https://www.trafa.se/globalassets/rapporter/2024/rapport-2024-11-svensk-sjofarts-internationella-konkurrenssituation-2024.pdf>

Trafikverket. (2024 a). *Sjöfartsstöd – information och riktlinjer*.
<https://bransch.trafikverket.se/Delegationen-for-sjofartsstod/sjofartsstod1/sjofartsstod/>

Trafikverket. (2024 b). *Villkor för sjöfartsstöd*. <https://bransch.trafikverket.se/Delegationen-for-sjofartsstod/sjofartsstod1/sjofartsstod/Villkor-for-sjofartsstod/>

Transportstyrelsen. (2024). Inflaggning av fartyg. Transportstyrelsen.
<https://www.transportstyrelsen.se/sv/sjofart/fartyg/inflaggning/>

Tillväxtanalys. (2010). Sveriges sjöfartssektor – En internationell jämförelse. Tillväxtanalys. https://www.tillvaxtanalys.se/download/18.62dd45451715a00666f1f7b3/1586366197577/Rapport_2010_03.pdf

UNCTAD. (2023). *Review of Maritime Transport 2023*. United Nations Conference on Trade and Development. Hämtad från https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2023_en.pdf

Vasiliadis, P., Ntzeremes, P., & Nikolaou, I. (2023). The impact of COVID-19 on global shipping and crew changes. *Marine Policy*, 152, 104197. <https://doi.org/10.1016/j.marpol.2023.104197>

INSTITUTIONEN FÖR MEKANIK OCH MARITIMA VETENSKAPER
CHALMERS TEKNISKA HÖGSKOLA

Göteborg, Sverige 2025
www.chalmers.se



CHALMERS