

Näringsdepartementet  
Enheten för transportpolitik  
103 33 Stockholm

## **REMISSYTTRANDE**

Er ref. (N2007/517/TP)

Göteborg 2007-03-16

### **EU-kommissionens grönbok om en framtida havspolitik för EU**

Sveriges Redareförening har erhållit rubricerad remiss (N2007/517/TP) och har följande synpunkter.

Föreningen har valt att yttra sig över sådana frågor som närmast berör föreningens medlemmar. Särskilt gäller detta närings- och konkurrensvillkor. När det gäller de viktiga miljö- och sjösäkerhetsfrågorna hänvisar föreningen även till sina respektive policier (bifogas) på dessa områden. Utöver vad som i yttrandet sägs om forskning på sjöfartsområdet hänvisar föreningen till sin forskningspolicy (bifogas). För övrigt ställer sig föreningen bakom det policydokument som den europeiska redareföreningen ECSA utarbetat (bifogas).

Sveriges Redareförening anser att en förutsättning för att Sveriges och omvärldens välfärd ska utvecklas är den internationella handeln. En förutsättning för en fungerande internationell handel är sjöfart. I takt med att Sveriges och världens handel ökar kommer även sjöfarten att öka i omfattning. Sverige är ett land som är mycket beroende av sin utrikeshandel. Här spelar sjöfarten en central roll. Men svensk sjöfart är även en exportnäring i sig. En betydande del av den svenska handelsflottan sysselsätts i trafik mellan andra länder och drar därmed in exportintäkter till Sverige. Detta gäller för övrigt även en stor del av den övriga sjöfartsrelaterade industrin.

Sjöfarten måste givetvis liksom andra samhällssektorer hantera frågan om en hållbar utveckling. Detta är odiskutabelt. Redareföreningens syn på miljöfrågorna framgår av bifogad Miljöpolicy, vilken är antagen av föreningens styrelse. När det gäller sjösäkerhetsfrågorna hänvisas till bifogad sjösäkerhetspolicy. En förutsättning för att kunna leva upp till målsättningarna på miljö- och sjösäkerhetsområdet är att närings- och konkurrensvillkoren är goda och likvärdiga.

Svensk sjöfart handlar uteslutande om kvalitetssjöfart. Incitament och förutsättningar för att fortsatt kunna ligga högt upp på Paris MOU:s vita lista måste vara goda. Det blir de genom politisk förståelse för sjöfartens betydelse. En stor och högkvalitativ svensk handelsflotta underlättar även för Sverige att göra sig hört i internationella sammanhang.

En viktig utgångspunkt är att sjöfarten är en god och nödvändig företeelse. Därför listas här nedan ett antal punkter där förbättringar kunde göras för att underlätta verksamheten. Redareföreningen har utgått från perspektivet Sverige i EU.

### *Sjöfartsklustrets betydelse*

Undersökningar har visat att runt en klusterkärna bestående av cirka 13 000 verksamma inom rederierna till sjöss och i land samt 5 000 hamnanställda finns i Sverige ytterligare cirka 200 000 människor som på olika sätt arbetar i eller i nära samklang med sjöfartssektorn. Detta speglar den stora betydelse sjöfarten har för Sverige, inte enbart ur transporthänseende utan även sysselsättningsmässigt. Det brukar sägas att ett arbetstillfälle till sjöss genererar sex arbetstillfällen i land. Det svenska sjöfartsklustret har vuxit med 50 000 människor till 220 000 sedan 1997. Det beror inte minst på den sjöfartspolitik Sverige genom politisk enighet hittills ställt sig bakom. Den förhållandevis lilla kärnan av sjöfolk och rederipersonal spelar således rollen som en utomordentlig hävstång för att skapa sysselsättning i alla de kringnäringar som finns till sjöfarten. För att denna miljö ska växa och frodas behövs goda villkor för sjöfarten och inte minst forskning och utbildning.

Sjömän kan bo var som helst i Sverige. Därför blir spin off-effekterna när man satsar på sjöfart utspridda över landet, även i glesbygd och andra områden bortom storstäderna.

Man kan övergripande hävda att sjöfarten har tre roller:

1. Bära svensk export och import: Att styra godset till svenskkontrollerade fartyg i de transportavtal som ingår i internationella köpavtal genom transportklausulerna FOB och CIF har betydelse för Sveriges kostnader och intäkter i utländsk valuta. På detta sätt kan även de svenska befraktarna styra sjötransporterna att utföras med kvalitetsfartyg. För närvarande är 75% av alla de fartyg som anlöper svenska hamnar utlandsflaggade. Detta säger även något om att den svenska handelsflottans konkurrenskraft måste förbättras ytterligare.

2. Dra in exportintäkter: Sjöfarten är en näring och exportindustri. När Sverige anstränger sig för att underlätta den fria handeln i världen så får detta positiva konsekvenser även för sjöfarten. Rederierna får mer att göra och fraktintäkterna hamnar i Sverige, precis som andra exportintäkter. Undersökningar har visat att sjöfartens fraktintäkter utgör cirka 3 % av Sveriges totala exportintäkter. Detta kan jämföras med trävaror som också står för 3 %, medan järn och stål står för 5 % och pappersindustrin för 8 % av exportintäkterna.
3. Sysselsättning: Satsningar på sjöfartssektorn ger stor utdelning beträffande arbetstillfällen både i sektorn som sådan och i angränsande sektorer.

### *State Aid Guidelines for Maritime Transport*

Det är viktigt slå vakt om EU:s statsstödsregler för sjöfart, State Aid Guidelines for Maritime Transport. Dessa har tillkommit för att möta den alltmer hårdnande globala konkurrensen. Statsstödsreglerna har funnits sedan 1980-talet och de nuvarande gäller i sju år från februari 2004. Huvudmålen för EU:s strategi är att främja sjöfartsrelaterad sysselsättning både ombord och i land inom EU, bevara maritim kunskap inom EU, främja säkerheten inom sjöfarten och miljön samt att utveckla det maritima yrkeskunnandet. För Sveriges del har reglerna varit en viktig förutsättning för den svenska sjöfartspolitikerna.

Det är viktigt att säkerställa att State Aid Guidelines även fortsatt efter 2011 får den inriktning de nu har och följer den globala utvecklingen.

Sveriges Redareförening hävdar att näringsvillkoren för sjöfarten i Sverige ska vara internationellt likvärdiga. Därför måste de svenska näringsvillkoren anpassas till detta. Förutsättningarna för att driva sjöfart ska vara minst lika goda i Sverige som i övriga europeiska länder. Det är glädjande att statsmakternas och sjöfartsnäringens uppfattning sammanfaller. Detta framgår tydligt av den under våren 2006 framlagda Transportpolitiska propositionen (Prop 2005/06:160). Där framhålls att staten bör säkerställa att den svenska handelsflottan får likvärdiga konkurrensvillkor i förhållande till de andra EU-ländernas handelsflottor. Propositionen godkändes av riksdagen den 31 maj 2006. Den föregicks av arbetet i den s.k. Godstransportdelegationen II (GTD II) där Sveriges Redareförening var representerad.

### *Tonnageskatten*

Den i särklass viktigaste frågan för medlemmarna i Sveriges Redareförening är införandet av tonnageskatten och en fortsatt gynnsam utveckling av svensk sjöfart. Tonnageskatteutredningen blev färdig i februari 2006. Samtliga remissinstanser var positivt inställda till tonnageskatten. Trots olika utfästelser från Alliansen skedde inget införande av tonnageskatt 2006. Ambitionen måste vara att snarast under 2007 få tonnageskatten på plats.

Ur EU:s synvinkel är syftet med tonnageskatten att stödja EU-ländernas sjöfartsnärings- och förmå rederierna att registrera fartygen under EU:s flaggor. En svensk tonnageskatt kommer att stärka konkurrenskraften för den svenska sjöfarten. I stort sett samtliga sjöfartsländer inom EU har redan tonnageskatt.

Tonnageskatten är rättvisande eftersom den baseras på fartygens intjäningsförmåga. Det beror på att tonnageskatten beräknas på fartygens nettotonnage.

Tonnagebaserad bolagsbeskattning handlar om en schablonbeskattning av rederiernas resultat baserat på tonnage istället för faktisk vinst eller förlust. Fördelen är att rederierna på ett bättre sätt kan optimera sina investeringar i en kapitalintensiv bransch istället för att investeringarna ska drivas av skattehänsyn. Tonnageskatten har stor betydelse för hur många av de fartyg som nu finns i beställning som ska få svensk flagg. På grund av att införandet dragit ut på tiden finns det nu risk att nya svenskägda skepp inte får svensk flagg. Konsekvensen kan bli att många arbetstillfällen går förlorade.

### *Den svenska sjöfartspolitik*

- Det första steget i Sveriges övergång till en ny sjöfartspolitik var de s.k. TAP-avtalen som kom 1998. Den 1 januari 2007 fanns 803 (f.å. 770) TAP varav 258 (f.å. 248) befäl och 545 (f.å. 522) manskap. Av de 258 TAP-befälen var 99 (f.å. 104) fartygsingenjörer och 159 (f.å. 144) nautiker. TAP är f.n. enbart filippinsk personal. TAP utgör cirka 6 % av det totala antalet sjöanställda. TAP är en viktig del av sjöfartspolitik och föregicks av överenskommelser mellan näringen, de fackliga organisationerna, Sjöfartsverket och regeringen.
- Det andra steget var den s.k. Nettomodellen som infördes 2001. Syftet med modellen är att ge svensk sjöfartsnäring konkurrensvillkor på lönekostnadssidan som är likvärdiga med andra EU-länders. Det råder politisk enighet i Sverige om Nettomodellen. Hittills är resultatet av Nettomodellen att det vid årsskiftet 2006/2007 fanns 50 fartyg över 300 brt i bekräftade beställningar för svenska rederier. Av dessa beräknas 26 fartyg levereras 2007, dvs. i snitt ett stort fartyg varannan vecka. Kontraktsvärdet bedöms ligga runt 30 miljarder SEK. 119 fartyg har fått svensk flagg från den 1 oktober 2001 när Nettomodellen infördes. Av dessa var 55 nybyggen vid införandet i det svenska registret. En omfattande förnyring av den svenskflaggade handelsflottan sker för närvarande. Medelåldern vid inregistrering beräknas till cirka 8 år medan medelåldern för avregistrerat tonnage är 23 år. Medelåldern för samtliga svenska SOLAS-fartyg (skepp över 500 bruttoton) är nu cirka 16 år och den sjunker kontinuerligt i takt med att nybyggda fartyg tillförs handelsflottan. Nettomodellen har mycket stor betydelse för den svenska sjöfartsnäringen.
- Det tredje steget är införandet av tonnageskatten (se ovan).

## ***Konkurrens***

Sjöfarten är en näring som arbetar på en internationell och mycket konkurrensutsatt marknad. Sverige och resten av EU är starkt beroende av sjöfartskunnande, både vad avser operation av fartyg till sjöss och vad avser sjöfarts-, transport- och hamnhantering på landsidan.

- Konkurrensneutralitet: Det är nödvändigt att rederierna inom EU har likartade konkurrensvillkor. Tillsammans kan de då på marknadsmässiga villkor konkurrera ut undermåligt tonnage från andra håll. I likhet med Sverige är EU inte enbart beroende av sjöfarten för själva sjötransporternas skull. Det europeiska sjöfartsklustret är stort och har avsevärd betydelse för sysselsättningen.
- Farledsavgifter: Sverige är ett exportberoende land. Sjöfarten spelar en viktig roll i Sveriges utrikeshandel. Sjöfartsverkets verksamhet måste finansieras på något sätt. Redareföreningen anser att Sjöfartsverkets myndighetsdel (Sjöfartsinspektionen) ska finansieras över skattsedeln. Affärsverksdelen ska konkurrensutsättas, privatiseras och rationaliseras varpå marknaden får avgöra vad man vill betala för de tjänster verket offererar. Hittills har Sveriges regeringar ansett att Sjöfartsverket ska finansieras med farledsavgifterna, som för övrigt är unika för Sverige (och Finland). Farledsavgifterna uppgår sammanlagt till knappt en miljard kronor om året. De utgör ungefär 3/4 av Sjöfartsverkets finansiering. Farledsavgifterna har två delar, dels en del som är fartygsrelaterad och som beräknas med utgångspunkt från fartygets registertonnage och dels en del som är godsrelaterad och beräknas från godsets värde/volym/vikt. Även om det naturligtvis i slutändan är industrin som får betala farledsavgifterna gör blotta förekomsten att sjöfarten blir mindre attraktiv genom denna påлага. Farledsavgifterna är således konkurrens-hämmande för sjöfarten.
- Redareföreningens inställning är att sjöfarten ska betala för den samhällsekonomiska marginalkostnad (miljöpåverkan) som fartygen ger upphov till när de brukar farlederna. Detta ska gälla för alla trafikslag. Man kan räkna ut, med olika metoder, vad marginalkostnaden uppgår till. Måttet för hur man genom avgifter betalar för de kostnader man åsamkar miljön kallas i detta sammanhang internalisering. Sjöfartens internalisering genom farledsavgifterna är mycket god till skillnad från andra trafikslag, där naturligtvis den långväga landsvägstrafiken ligger sämst till.
- Vidare hävdar Sveriges Redareförening att farledsavgifterna ökar på det avståndshandikapp i förhållande till sina avsättningsmarknader som den svenska industrin redan från början har. Inte nog med att transportkostnaden av geografiska skäl är högre än för många andra. Till detta kommer farledsavgifterna.
- En sak som föreningen anser är viktig är hur man ska se på användningen av hamnarnas infrastruktur i detta sammanhang. Förutom farledsavgifterna betalar sjöfarten även hamnavgifter för att nyttja vattnen inom hamnområdena samt kaj-

hyror etc. Detta rör sig om dryga kostnader och borde enligt föreningens uppfattning faktiskt tas med när man beräknar internaliseringsgraden. Om hamnavgifterna (notera, inte stuveriavgifter, som är något helt annat) skulle räknas in i resonemanget kring farledsavgifter, marginalkostnader och internalisering så skulle sjöfarten nå en internaliseringsgrad som vida översteg 1 vilken siffra ska motsvara att ett trafikslag betalar för sina orsakade kostnader. Dessutom betalar andra trafikslag som använder hamnarna endast undantagsvis några som helst avgifter i hamnarna.

- Konkurrens i och mellan hamnar: Strävandena att på olika sätt öka konkurrensen i hamnarna bör fortsätta. För att detta ska fungera krävs transparens i hamnverksamheten. De fackliga motsättningar som finns bör överbryggas. Hamnar i Sverige och övriga Europa drivs i olika ägarformer. I flera länder är de statligt eller delstatligt ägda (det gäller framförallt de riktigt stora hamnarna), i andra är de i kommunal eller privat ägo. Det leder till problem att definiera vad som är statsstöd eller inte. Oavsett vilken ägaren är har denne alltid rätt att skjuta till kapital för sin egen verksamhet. Även av detta skäl är det viktigt med transparens i hamnverksamheten. Hamnavgifterna kan annars t o m hamna på godtycklig nivå.
- Lotsning: Det är mycket tillfredsställande att lotsutredningen nu kommit igång. Utredningsdirektiven är bra och det är viktigt att utredningsmannen noga undersöker möjligheterna nyttja ny teknik i sjösäkerhetshöjande syfte. Minst lika viktigt är det att minimera kostnaderna genom effektivisering, samordning och rationaliseringar. Ett exempel är samordning av transporter. Det finns många dyra lotsbåtar som mest ligger stilla. Samordning med kustbevakning, sjöräddning, polis m.fl. borde ske. Korssubventioneringen internt inom Sjöfartsverket måste noga följas upp. I Sjöfartsverkets årsredovisningar finns beträffande lotsningen en "indirekt rörelsekostnad" längst ned på cirka 100-120 miljoner kronor. Enligt förklaringar Sveriges Redareförening fått från Sjöfartsverket rör detta sig om verksgemensamma kostnader som enligt en intern fördelningsnyckel baserad på hur många anställda som finns på avdelningen fördelas ut på resultat-enheterna. Sveriges Redareförening förstår naturligtvis att rederierna ska betala för de lotstjänster man använder. Man kan ha synpunkter på avskrivningarna. De torde till viss del kunna tas bort ur sammanhanget om bättre samordning med Kustbevakningen, Sjøräddningen, Marinen m.fl. skedde och om helikoptrar kanske användes. Övriga externa kostnader består kanske av resekostnader och liknande. Det är stora pengar så här finns säkert utrymme för rationaliseringar också. Ett bidrag till administration behövs naturligtvis också, men att det skulle vara i storleksordningen 100 miljoner kronor per år verkar mycket dyrt. Således anser Sveriges Redareförening att det faktum att Sjöfartsverket fördelar internt är en sak, medan en helt annan sak är att låta påskina att detta är lotskostnader. Det är en förtäckt indirekt extra uttaxering och inget annat. Sveriges Redareförening hävdar att lotskostnaden för 2006 är 432 miljoner kronor plus lite administration. Detta är den siffra som Sveriges Redareförening anser ska tas som utgångspunkt för de rationaliseringar och effektiviseringar som krävs inom lotsningen. Det är

även den siffra som ska tas i beaktande när man talar om vad lotsningen i Sverige kostar. Kostnadsdelen borde krympas så att den täcks av intäktsdelen. Allt för höga lotskostnader är konkurrenshämmande och därmed till nackdel för sjöfarten.

- Godset ut på sjön: Det är bra med EU:s strävan att styra större andel av gods-transporterna inom EU sjövägen genom t ex Marco Polo och Motorways of the Sea inom TEN-T. Det är dock viktigt att se till så att konkurrensen inte snedvrids. Finansieringen av isbrytningen är ett bra exempel på hur EU-pengar kan användas för att underlätta för sjöfarten utan att snedvrیدا konkurrensen.
- Cabotage: Sveriges Redareförening anser att stor restriktivitet ska tillämpas när utomeuropeiska fartyg ges dispens för trafik i svensk inrikes sjöfart. För att full transparens ska råda med de beslut som Sjöfartsverket fattar i detta hänseende bör samtliga beslut omedelbart ges spridning genom utläggning på verkets hemsida.
- Hamnstatskontroll Sverige: Det är viktigt att samordning mellan olika myndigheter sker så att den svenska hamnstatskontrollen kommer åt undermåligt tonnage som trafikerar svenska hamnar. Så fort ett fartyg från ett land som finns på Paris MOU:s svarta eller grå listor anlöper Sverige bör det bli föremål för hamnstatskontroll. Detta kommer att få avskräckande verkan och på relativt kort sikt kommer undermåligt tonnage att försvinna från svenska farvatten.

### ***Rekrytering***

- Att bli sjöman är för de flesta ett val av livsstil och inte bara ett yrkesval. En del väljer senare att gå iland och en del fortsätter sin yrkeskarriär till sjöss. Gemensamt är att alla valt att arbeta inom en näring som präglas av verksamhetens internationella inriktning, säkerhet och miljö. Besättningen på ett fartyg har till uppgift att se till att fartyget framförs på ett sätt som är säkert för de ombordvarande, lasten, miljön och omgivningen.
- Sjöbefäl är en internationell yrkeskår. En svensk behörighet har ett gott anseende utomlands och på den internationella arbetsmarknaden kommer behovet av kompetent sjöpersonal enligt alla bedömare att öka. Detta beror framförallt på den nya synen på sjösäkerhet internationellt. Utbildning, träning, kompetens och organisation har erkänts som förutsättningar för ökad säkerhet till sjöss – såväl för fartyg och människor som för miljö.
- Oavsett under vilken flagga ett svenskt sjöbefäl arbetar så blir bostadslandet oftast Sverige. Det innebär att sjömannens konsumtion och skattebetalningar sker i Sverige. Det är alltså lönsamt för Sverige att satsa på sjöbefälsutbildning oavsett var befälspersonen sedermera kommer att arbeta. Detta är en stor skillnad mot när andra högskoleutbildade svenskar tar anställning utomlands. De senare flyttar vanligen utomlands, vilket sjöfolk oftast inte gör.

- Ökade krav på kunskap och kompetens gynnar generellt befäl från högkostnadsländer.
- Framförallt befäl med sjöingenjörs- eller sjökaptensexamen hamnar efter ett antal år i befälsställning vid ett vägskäl. En del väljer att fortsätta sin karriär till sjöss och en del väljer att gå iland. Att en del söker sig till landorganisationer är både naturligt och en förutsättning för att sjöfarten ska fungera. Dessa befäl fyller en viktig funktion i det svenska sjöfartsklustret (se ovan).
- Utbildningen och den erfarenhet man får i fartygen ger en kompetens som är nödvändig i t ex rederier, mäklarier, hamnar, försäkringsbolag, varvs- och underleverantörsindustri och hos myndigheter. Utbildningen och erfarenheterna från fartygsdriften gör också sjöbefäl attraktiva på andra arbetsmarknader.
- Alla måste ta ansvar för rekryteringen, även de som sedermera anställer den personal som rekryterats och utbildats ombord på de stora handelsfartygen. Det gäller myndigheter som Sjöfartsverket och Kustbevakningen, det gäller hamnar, försäkringsbolag, mäklarier, kustnära och inrikes sjöfart och alla andra som anställer färdigutbildat och befaret sjöfolk.
- Det finns ett knappt hundratal svenska seglande skepp; slupar, jakter, galeaser, skonare, ketchar med flera. Människorna som är engagerade i de seglande skeppen verkar för att bevara det unika kulturarv som skutorna utgör och för att föra traditionen vidare till nästa generation. Flera av segelfartygen anordnar seglarskolor.
- Många tusen personer deltar i seglingar varje år med det knappa hundratal seglande skepp som finns. Den stora majoriteten av dessa ungdomar är under 25 år. Ungdomarna lär sig social kompetens, sjövätt och de håller sig borta från bus. Många får ett intresse för hav och sjöfart och det är inte ovanligt att de senare söker sig bl.a. till sjöbefälsutbildningarna. De olika segelfartygen och de föreningar som verkar kring dem spelar således en viktig roll i kunskapspridningen runt sjöfarten.

### ***Utbildning***

- Matroser och motormän utbildas inom ramen för gymnasieskolans treåriga energiprogram på den sjöfartstekniska utbildningen. Detta är också en förekommande rekryteringsväg för sjöbefälsutbildningarna.
- Man kan också skaffa sig den teoretiska behörigheten för antagning till sjöbefälskola inom andra utbildningsprogram.
- Den sjöfartstekniska utbildningen ges vid gymnasieskolor i Härnösand, Stockholm, Visby, Kalmar, Karlskrona, Helsingborg, Göteborg och Skärhamn. Den

s.k. dual purpose-utbildningen för manskap ges än så länge endast i Göteborg. I denna utbildning erhåller eleven dubbla behörigheter, dels som motorman och dels som matros.

- Grundutbildningen för sjöbefäl ges hos Sjöfartshögskolorna vid Högskolan i Kalmar och vid Chalmers institution för sjöfart och marin teknik (Lindholmen) i Göteborg.
- Utbildningar som leder till högre befälsbehörigheter varierar i längd, två–fyra år, beroende på nivå och om praktiken varvas i utbildningen eller om praktiken fullgörs före och efter studierna.
- Grundregeln är att det för en befälsbehörighet krävs ett utbildningsbevis samt 36 månaders yrkespraktik. Praktiktiden kan förkortas om den ersätts med handledarledd fartygsförlagd utbildning och vissa andra utbildningsinsatser. För nautiska behörigheter krävs enbart sjöpraktik. Maskinbefälsbehörigheter förutsätter även bl a viss verkstadspraktik.
- På Chalmers Lindholmen ges också en 120-poängsutbildning i Sjöfart och Logistik. Denna utbildning är i första hand inriktad på landbaserade yrken inom sjöfartsklustret. Med viss komplettering kan den dock byggas på upp till sjökaptensnivå.
- Tolv månaders praktik under den fyraåriga utbildningen är tillräckligt för en s.k. Klass V (romersk femma) befälsbehörighet, vilket innebär möjligheten att få tjänstgöra som vaktgående befäl (2 styrman alt 2 fartygsingenjör) på däck eller i maskin.
- Sjöbefälsutbildningen är en av få högskoleutbildningar som säkert ger jobb, i Sverige eller utomlands. Som sagts ovan bor utlandsarbetande svenska sjömän oftast kvar i Sverige och betalar vanligen skatt här.
- Handelsflottan växer och det är stora pensionsavgångar. Söktrycket är stort till de två sjöbefälsskolorna men det räcker inte med detta. Antalet utbildningsplatser på sjöfartshögskolor och sjömansskolor måste ökas för att möta stundande pensioneringar och inflaggningar. År 2007 beräknas 94 (f.å.106) nya sjökaptener utexamineras och det kommer 70 (f.å. 49) nya sjöingenjörer 2007. Ansökningssiffrorna till vårantagningen 2006 till sjöfartshögskolorna var fortsatt tillfredsställande i förhållande till antalet tillgängliga utbildningsplatser även om de på ingenjörssidan borde varit högre. En kampanj i början av 2007 planeras för att öka antalet ansökningar till sjöingenjörsutbildningarna till vårantagningen 2007. En satsning på kvinnor har skett i Göteborg vilket hösten 2005 ledde till en 21-procentig andel kvinnor i sjökaptensklassen. Under 2006 var andelen 18 % kvinnor. För närvarande och framöver råder mycket god tillgång på arbetstillfällen på sjöarbetsmarknaden. Inflaggning av ett enda stort handelsfartyg leder till nyanställning av cirka 15 sjöbefäl, dvs. i princip en halv sjöbefälsskoleklass. Behovet

av manskapspersonal på ett fartyg är något större. Vidare bör uppmärksammas att det finns en arbetskraftsreserv bland aktiva och avgångna sjöofficerare. Denna borde tas tillvara, men då måste även de formella kraven ses över.

### ***Handeln, turismen och sjöfarten***

- Som framgått ovan sysselsätts svensk sjöfart inte enbart på den svenska marknaden. Frihandel i världen underlättar för svensk och europeisk sjöfart att öka sin verksamhet och att komma in på nya marknader. Sverige och EU måste fortsätta ansträngningarna inom WTO, GATS m.fl. organisationer.
- Turism och sjöfart: Sjöfartens betydelse för turistnäringen i Sverige bör inte underskattas. Cirka 30 miljoner passagerare åker till/från Sverige med färjor varje år. Cirka 80 000 bussar transporteras med färjorna. Den inrikes passagerarsjöfarten transporterar ytterligare 30 miljoner passagerare årligen. Betydelsen för turistnäringen är stor.

### Romfördragets fyra friheter

Sveriges Redareförening har vidare tagit som utgångspunkt EU's fyra friheter enligt Romfördraget, nämligen den fria rörligheten för varor, tjänster, kapital och arbetskraft och de av dessa friheter som har särskild betydelse för sjöfarten.

### Fri rörlighet:

- Varor: Ett införande av ett elektroniskt sjöfartsregister i likhet med de danska planerna skulle underlätta handeln med skepp. Dagens register är på tok för svårhanterligt och en förändring skulle förenkla överföring av fartyg till svensk flagg. Även den svenska stämpelskatten verkar hämmande på handeln med skepp eftersom de nya inteckningar som tas ut när ett fartyg registreras i Sverige belastas med stämpelskatt. Denna är unik för Sverige och försvårar överföring av fartyg till svensk flagg.
- Arbetskraft: Det är viktigt slå vakt om personalens fria rörlighet. Europafartskravet i Behörighetsförordningen hämmar denna. Det beror på att det när det gäller befälsbehörigheterna finns svenska särregler som saknar motsvarighet i den internationella STCW-konventionen. I STCW finns enbart near-coastal samt annan fart. Enligt det avvikande svenska regelverket delas behörigheterna in i olika fartområden nämligen inre fart, närfart, Europafart och oceanfart. En person som utbildat sig till sjökaptan och gått den s.k. "långa vägen", dvs. antingen via Energiprogrammets sjöfartstekniska utbildning eller som jungman, lättmatros och matros skaffat sig den sjötid som krävs för att komma in på sjöfartshögskola, dvs. 24 månader, måste efter sina tre år på sjöbefälsskola skaffa sig ytterligare sjöpraktik för att få segla vaktstyrman, dvs. i behörighetsklassen V (romersk femma). Personen ska ha minst 36 månaders sjötid sammanlagt. Av denna sjötid ska minst 9 månader vara i Europafart eller vidsträcktare. I Behörighetsförord-

ningens 2 kap 5§ står att "För att få behörighet som fartygsbefäl... " krävs dels en examen och dels "2. efter att ha fått behörighet av lägst klass V (romersk femma) ha tjänstgjort i minst 36 månader...". Det är den understruken texten som är det centrala i detta problem. Vad det är frågan om är att sjökaptanen i fråga inte kan få klass V om han inte seglat i sammanlagt 36 månader och under den tiden inte varit ute i vidsträcktare fart än Europafart/Oceanfart i minst 9 månader. De fartområden som finns angivna i behörighetsförordningen är en svensk uppfinning och saknar motsvarighet internationellt. Där skiljer man som sagt enbart på kustnära och övrig fart. Ett svenskt sjöbefäl kan alltså inte arbeta utomlands på samma förutsättningar som t ex hans holländske eller danske kollega. De svenska reglerna tvingar en person som arbetar på t ex en färja att säga upp sig för att i nästan två år (halva tiden sjötjänstgöring, halva tiden kompensationsledigt inom ordinarie avlösningssystem) ta anställning i ett fartyg som går i vidsträcktare fart. Ett sådant jobb kan t.ex. vara att gå som styrman på en färja mellan Sicilien och italienska fastlandet, i holländsk eller omansk kustfart eller i grekisk skärgårds trafik. Detta är exempel på områden som enligt den svenska behörighetsförordningen anses vara vidsträckta. Problemet innebär även att de svenska sjöbefälen har en konkurrensnackdel på den svenska sjöarbetsmarknaden gentemot sjöbefäl som fått sina behörigheter i andra EES-länder.

- För att motverka den allt större bristen på kvalificerat sjöfolk bör möjligheterna att rekrytera befälspersonal från övriga EES-länder tas tillvara. Det innebär att formella hinder som finns på detta område bör undanröjas.
- Vad beträffar sjömännens skattevillkor förefaller de ändrade skatteregler som den nya regeringen inför 2007 få liten effekt för de sjöanställda. Åtgärder måste vidtas för att även sjöpersonalen ska omfattas av det s.k. jobbavdraget. En annan ordning vore diskriminerande mot sjöfolket och kan på sikt hämma rekryteringen. Även Sveriges olika skatteavtal med andra EU-länder påverkar sjöfolkets skattevillkor på olika sätt. Här behövs en översyn.
- *Tjänster:* Ett annat stort problem förorsakas när man måste byta befäl ombord i ett fartyg beroende på att man går från ett fartområde till ett annat med större krav enligt de svenska bestämmelserna. Detta händer för ett fartyg i kustfart när man passerar en viss gräns. Det verkar faktiskt som om man på myndighetshåll anser att det är svårare att navigera ett fartyg ju längre bort man kommer från Sverige. Det säger sig självt att så inte är fallet; ofta är det nog kanske t o m tvärs om. Känslan uppstår att man på myndighetshåll suttit och tyckt utan att närmare reflektera över omständigheterna. Varför skulle det annars vara nödvändigt skicka ut en befälhavare med högre behörighet till ett fartyg i kustfart endast för att den aktuella kusten inte ligger i Sverige? Och vad är det som säger att det skulle behövas högre behörighet för att navigera i lugna vatten längs Afrikas kuster än i ett av världens mest trafikerade farvatten, nämligen Öresund? Om inte Sjöfartsverkets fartområden kan ändras till att vara desamma som de som gäller enligt STCW-konventionen föreslår Sveriges Redareförening att fartområdet Europafart åtminstone kompletteras med tillägget ”internationell kustfart” så att

svenska fartyg kan konkurrera på lika villkor längs alla EU:s och övriga jordens kuster.

- Redareföreningen anser att isbrytningen bör betalas med helt andra pengar än farledsavgifter. Här handlar det om regionalpolitik, vinterväghållning till sjöss etc. Det borde finnas EU-medel till detta. Detta underlättar även den fria rörligheten av sjöfartstjänster inom EU.
- Den svenska Kustbevakningen har haft en hård inställning, särskilt beträffande ISPS-anmälningar till Centralen i Härnösand. Näringsdepartementet, UD (Schengenfrågor), Forsvarsdepartementet (under vilket Kustbevakningen sorterar) och Justitiedepartementet (eftersom det anses röra polisiära frågor) har varit inkopplade. Tyvärr fortsätter Kustbevakningens hårda linje vilket lett till att svenska befälhavare åtalas. I ett fall har ansökan om prövningstillstånd inlämnats till Högsta Domstolen. Kustbevakningens inställning hämmar den fria rörligheten av tjänster, i detta fall sjöfart på Sverige.

## **Forskning**

Sveriges Redareförening har med 100 miljoner kronor tagit initiativ till ett kompetenscentrum för maritim forskning under namnet Lighthouse. Projektet omsätter en miljard över tio år och satsningen görs tillsammans med Chalmers och Handelshögskolan i Göteborg i detta tvärvetenskapliga projekt. Även Sjöfartsverket och VINNOVA har nu engagerat sig i projektet. Målsättningen med Lighthouse är att stärka konkurrenskraften för svensk sjöfart och att utveckla sjöfartsutbildningarna i Sverige.

Lighthouse gör det möjligt att förverkliga planerna på en samlad utbildning och forskning för en effektivare, säkrare och mer miljövänlig sjöfart. Utvecklingen handlar både om ny teknik, om människors agerande och om nya affärsidéer, något som enligt Redareföreningens uppfattning går helt i linje med sjöfartens behov av utveckling för större konkurrenskraft. Lighthouse är en unik satsning där kunskapsutveckling och utbildning av sjöbefäl, fartygskonstruktörer, befraktare och sjöfartsekonomer samlas under ett paraply. Nu blir det möjligt att utveckla sjöfartens miljö- och säkerhetsfrågor. Det är också nödvändigt för sjöfartsnäringen att ha nära samverkan mellan ekonomer, logistik, befraktare och konstruktörer. Lighthouse kommer att ge dessa möjligheter.

Redareföreningens strategiska satsning gör att Chalmers, Handelshögskolan och rederinäringen kan gå hand i hand för att skapa en internationellt framstående forsknings- och utbildningsverksamhet. Det ger möjlighet att åstadkomma en internationellt slagkraftig verksamhet inom ett område som är synnerligen viktigt för Sverige och det svenska sjöfartsklustret.

- Chalmers inom Lighthouse: Den vetenskapliga profilen på de teknikinriktade utbildningarna inom Lighthouse innefattar sjöfartslogistik, fartygs utformning och

konstruktion, hydromekanik, fartygs drift och säkerhet samt marin miljöteknik. Ambitionen har varit att bilda ett kompetenscentrum där många olika organisationer ska kunna samarbeta på ett nytt sätt. Visionen är att Lighthouse ska fungera som kärnan och som en katalysator, men att många andra också ska vara inblandade. Mjuka och tillämpade ämnen behöver få plats i sjöfartsutbildningen. Därför har Chalmers skapat ett eget ämne inom forskarutbildningen – sjöfartsteknik. Om man fördjupar sig inom det kan alla möjliga ämnen ingå, som t ex beteendevetenskap och ergonomi. Skeppsbyggarnas traditionella områden design, miljö och säkerhet är lätta att koppla till hur man betar sig. Inga nya fartyg byggs längre på svenska varv, men på inspektionssidan finns ändå ett mycket stort behov av kompetens. Sedan tidigare sker på Chalmers en intensiv forskning kring sjösäkerhetsfrågor. Säkerheten är en grundbult. Olyckor inom sjöfarten har lärt oss att vi inte bara kan lita blint på systemet. Den mänskliga faktorn är viktig på alla nivåer.

- Handelshögskolan inom Lighthouse: Handelshögskolan har kraftsamlat kring sjöfartsnäringens frågor utifrån kompetensområdena sjörätt, miljöekonomi, transportekonomi, företagsanalys, ekonomisk geografi och logistik. Efter många svåra år går den svenska rederinäringen nu bra och behovet av kompetens ökar i samma takt. Detta gäller inte minst på den kommersiella sidan. Sjöfartens möjligheter att utveckla nya affärsmässigt intressanta lösningar på t ex miljöområdet bör tas tillvara. De statistiska metoder som används i anknytning till sjöfart behöver utvecklas, säkerställas och samordnas inom EU. Inom ramen för Lighthouse kan Handelshögskolan nu skapa ett centrum för sjöfartsekonomisk och juridisk forskning. Detta centrum blir partner till Lighthouse och näringen i denna strategiska satsning.

Sveriges Redareförening hänvisar i övrigt till bifogad forskningspolicy.

### ***Sverige på den internationella sjöfartsarenan***

I olika internationella maritima sammanhang är det viktigt att Sverige representeras av personer på så hög politisk och diplomatisk nivå som möjligt. Flertalet andra EU-länder representeras ofta av höga politiker men från Sveriges sida är det vanligare att opolitiska tjänstemän syns på den internationella arenan när det gäller sjöfartsfrågor. I sammanhanget kan nämnas att branschen å sin sida är engagerad på toppnivå i internationella sammanhang: Broströms VD, Lennart Simonsson, är ordförande i den europeiska redareföreningen ECSA och sjösäkerhetsdirektören Johan Franson är ordförande i IMO:s Council.

Avslutningsvis kan sägas att:

Det viktigaste beträffande svensk sjöfarts verksamhet är att uppnå harmonisering av villkoren på en internationell nivå och konkurrensneutralitet för svenska rederier.

Huvudmålen för EU:s strategi är att främja sjöfartsrelaterad sysselsättning både ombord och i land inom EU, bevara maritim kunskap inom EU, främja säkerheten inom sjöfarten och miljön samt att utveckla det maritima yrkeskunnandet. Det bör noteras att det svenska sjöfartsklustret omfattar nära 220 000 personer.

Näringsvillkoren för sjöfarten i Sverige måste vara internationellt likvärdiga och de svenska näringsvillkoren måste anpassas till detta. Förutsättningarna för att driva sjöfart ska vara minst lika goda i Sverige som i övriga europeiska länder. Det är viktigt att Sveriges Redareförening och de anställda i de svenska rederierna får regeringens stöd i dessa frågor.

Göteborg som ovan

## SVERIGES REDAREFÖRENING

Håkan Friberg

Per A. Sjöberger

### Bil.

Sveriges Redareförenings Sjösäkerhetspolicy

Sveriges Redareförenings Miljöpolicy

Sveriges Redareförenings Forskningspolicy

ECSA:s policyuttalande med anledning till Grönboken

ECSA:s svar på de frågor som ställs i Grönboken