



*The Swedish Shipowners' Association*

Näringsdepartementet  
Transportenheten

103 33 Stockholm

## **REMISSYTTRANDE**

Er beteckning N2010/6763/TE  
Göteborg 2011-01-24

### **Sveriges Redareförenings remissyttrande beträffande SOU 2010:73, Svensk Sjöfarts konkurrensförutsättningar**

Sveriges Redareförening har tagit del av rubricerad utredning. Sveriges Redareförening har uppfattningen att de sjöfartspolitiska frågor som nu måste hanteras är avgörande och måste få en långsiktig lösning.

I det följande lämnas Redareföreningens synpunkter och förslag med anledning av utredningen.

#### **1. Sammanfattning**

Redareföreningens svar på den direkta fråga som ställs i remissens missivbrev är att ett svenskt internationellt skeppsregister (SIS) snarast skall inrättas. Detta internationella kvalitetsregister bör kompletteras med ett tonnageskattesystem enligt den modell som används i övriga sjöfartsländer i Europa och resten av världen och som även föreslagits av Tonnageskatteutredningen, SOU 2006:20.

Dessa två övergripande åtgärder bör kompletteras med ett antal andra förändringar i sjöfartspolitiken för att göra den svenska flaggan attraktiv för rederierna. En redogörelse för dessa åtgärder finns i avsnitt 4 nedan.

#### **2. Inledning**

Sveriges Redareförening noterar inledningsvis att utredningen inte är enhällig. Utredningens två sjöfartsexperter har lämnat ett särskilt yttrande som pekar åt ett helt annat håll än det som utredningen förespråkar. Sveriges Redareförening delar sjöfartsexperternas uppfattningar.

*Sveriges Redareförening har ett antal konstruktiva förslag som skulle innebära möjligheter till en expansiv sjöfartspolitik och avsevärt lägre kostnader för staten än dagens. Merparten av förslagen är redan sedan lång tid verklighet i Sveriges grannländer och flertalet av EU's övriga sjöfartsländer.*

*Redareföreningens förslag innebär kommersiell expansion av svensk sjöfart, personaltillväxt och en positiv utveckling för hela det svenska sjöfartsklustret.*

Redareföreningens förslag innehåller en utveckling av förutsättningarna för det internationella skeppsregister som utredningen skisserat samt ett införande av tonnageskatt.

I tillägg till detta har föreningen ett antal förslag som till vissa delar sammanfaller med utredningens och till vissa delar kompletterar utredningen. I några fall motsätter sig Redareföreningen utredningens slutsatser och förslag.

Föreningen anser att utredningens utgångspunkt med en kritisk massa av fartyg är ett helt felaktigt och mycket defensivt synsätt. Det finns få enskilda företagare som ser någon positiv utmaning i att bedriva verksamhet utan incitament att utveckla och expandera verksamheten. Detta stämmer ej heller med ekonomisk teori. All företagsamhet bygger på tillväxt och definitivt inte på status quo. Effekten av utredningens defensiva utgångspunkt blir en nedåtgående skattefinansierad spiral.

Sveriges Redareförening anser att:

- upprätthållandet av svensk sjöfartskompetens och internationellt inflytande,
- skyddandet av miljön i Östersjön och i Västerhavet,
- vidmakthållandet av den svenska höga nivån på sjösäkerheten,
- möjligheterna att bli en kraftfull del av EU's maritima strategi som Sverige anslutit sig till,
- skyddet av Sveriges försörjning och oberoende i händelse av förändrade omvärldsförutsättningar,
- en ökad sysselsättning inom sjöfarten och dess kluster,
- ett bibehållande och en ökning av Sveriges överskott på utländsk valuta,
- ett undvikande av att Sverige åker snålskjuts på övriga EU's sjöfartspolitik och
- en vändning av den massiva flaggflykt som nu sker till Sveriges grannländer

endast kan lösas genom de förslag som presenteras i detta yttrande.

### **3. Bakgrund**

Sveriges Redareföreningens medlemsföretag sysselsätter cirka 12.000 anställda till sjöss i svenskflaggade fartyg samt drygt 4.000 i landorganisationerna. Skeppsmäklerier, skärgårdstrafik, varv och hamnar sysselsätter ytterligare drygt 10.000 personer. Runt denna klusterkärna arbetar knappt 100.000 svenskar med sjöfart i olika former; inom myndigheter, försäkring, logistik, utbildning, konsultverksamhet, utveckling, tillverkning och försäljning av fartygsutrustning, utveckling av transporttjänster etc. Utöver detta finns cirka 100.000 personer i Sverige som direkt eller indirekt är beroende av sjöfarten. Många av dessa återfinns inom turismen men också inom transport, spedition och underleverantörer. Denna typ av företag finns lokaliserad över hela Sverige. Sveriges Redareföreningens medlemsföretag utgör kärnan i denna omfattande exportindustri.



*The Swedish Shipowners' Association*

Trots detta har Sverige från att för inte så länge sedan ha varit en av världens ledande sjöfartsnationer halkat ner till att nu vara världens 39:e sjöfartsnation efter länder som Kambodja, Vietnam och Turkiet. Inom EU är Sverige på väg att hamna på samma nivå som Bulgarien, Rumänien och Luxemburg.

Sverige har Europas längsta kust med de bästa rekryteringssiffrorna till sjöfartsyrkena i västvärlden. Vårt land är ett av världens mest exportberoende länder med 90% av utrikeshandeln transporterad på fartyg, dvs nästan 200 miljoner ton gods om året. Sverige är ur transportsynpunkt en ö. Vårt land har Nordens största och viktigaste hamn i Göteborg.

Med början sommaren 2008 gick den svenska sjöfarten in i en världsomspännande lågkonjunktur som ännu ej sett sitt slut. Detta hade föregåtts av några år med en god sjöfartskonjunktur.

Utredningen har således genomfört sitt uppdrag under en av de svåraste konjunktursvackorna som svensk sjöfart upplevt i modern tid. Framtiden får utvisa om det också är en omfattande strukturomvandling av den svenska sjöfarten som nu pågår.

Den svenska lastfartygsflottans kostnadsläge i en internationell jämförelse är alldeles för högt<sup>1</sup>. Detta har varit väl bekant inom svensk sjöfart långt före svackan i sjöfartskonjunkturen<sup>2</sup>. Lågkonjunkturen har emellertid på ett kännbart sätt tydliggjort detta än mera.

Den 1 januari 2009 bestod den svenska handelsflottan av 240 fartyg i utrikes trafik. Under 2009 minskade antalet svenskflaggade fartyg med drygt 12%, dvs 30 fartyg. Vid ingången av 2010 bestod den svenska handelsflottan därför av 210 fartyg (källa Lighthouse). Vid ingången av 2011 visar det sig att endast 116 lastfartyg ansökt om sjöfartsstöd (källa Delegationen för sjöfartsstöd). Om man till detta lägger de 45 färjor och RoPaxfartyg som går i linjetrafik på Sverige framgår att Sveriges handelsflotta i utrikes trafik nu minskat till sammanlagt 161 fartyg, dvs handelsflottan har minskat med nästan 80 fartyg på två år. Inför 2011 finns aviserade utflaggningar om ytterligare minst 35 fartyg.

Den under år 2010 presenterade klusterutredningen (Sveriges sjöfartssektor – En viktig del i en svensk maritim strategi, Tillväxtanalys 2010/098) och den i detta yttrande kommenterade utredningen om konkurrensförutsättningarna för sjöfart under svensk flagg (SOU 2010:73) är exempel på åtgärder från statens sida för att ta fram beslutsunderlag och komma tillrätta med problemen.

I egenskap av branschorganisation för det svenska sjöfartsklustrets kärna, har Sveriges Redareförening efter valet 2006 tagit initiativ till och genomfört omfattande rekryteringskampanjer. Orsaken till detta var att föreningen hade uppfattningen att regeringen skulle satsa på sjöfarten.

Rekryteringskampanjerna har lett till att de 15 olika utbildningsanstalter i landet som genomför sjöinriktade utbildningar har många sökande. Detta är mycket glädjande. Sverige är nu Europaledande vad gäller förmågan att locka ungdomar till sjöfartsutbildningar. Enligt Redareföreningens beslut fortsätter rekryteringskampanjerna.

<sup>1</sup> Detta är inte unikt för svensk sjöfart. En stor del av den svenska exportindustrin har tidigare och upplever även idag detta problem. Det räcker med att hänvisa till TEKNO, vitvaror mm.

<sup>2</sup> Sveriges Redareförening och Sjöfartens Arbetsgivareförbund har mot denna bakgrund sedan flera år fört samtal och förhandlingar med de fackliga organisationerna för att försöka komma tillrätta med viktiga delar av kostnadsnackdelarna under svensk flagg. Förhandlingarna har inte givit önskvärt resultat.

Det beror på att behovet av nytillkommen sjöpersonal beräknas öka, särskilt på befälssidan<sup>3</sup>. Leveranstiden på en fullt behörig sjökaptän är cirka 10 år. Detta förutsätter lång framförhållning på rekryteringssidan. Samtidigt är framtidsutsikterna för den svenskflaggade sjöfarten beroende av omedelbara politiska beslut<sup>4</sup>. Utan svenskflaggad sjöfart blir det svårt att rekrytera. Utan lyckosam rekrytering riskeras avveckling av sjöfartsskolorna.

Många av de människor som är sysselsatta i det svenska sjöfartsklustret i landbaserade verksamheter har en bakgrund till sjöss. Detta är en nödvändig förutsättning för att Sverige i transporthänseende skall kunna fungera.

En synnerligen allvarlig konsekvens av att den svenskflaggade handelsflottan nu drastiskt minskar i storlek är den tilltagande bristen på fartygsförlagda utbildningsplatser. Snabba åtgärder från statens sida är även här nödvändiga för att komma tillrätta med detta akuta problem. Om inget görs kommer många av de cirka 1.700 ungdomar som nu befinner sig i utbildningssystemet att gå ut skolan utan fullständig examen. Därför blir de inte anställningsbara inom fartygens säkerhetsbesättningar. Det beror på att deras utbildning inte motsvarar det internationella regelverkets miniminivå och att de därför inte kan få ut de behörigheter som krävs för att bemanna fartyg. Om sådan personal skulle finnas mönstrad ombord inom säkerhetsbesättningen vid en hamnstatskontroll stoppas fartyget omedelbart och Sverige får en anmärkning i Paris MOU:s<sup>5</sup> offentliga statistik.

#### **4. Sveriges Redareförenings förslag**

I det följande lämnas Redareföreningens konkreta förslag om hur den svenska sjöfartspolitikerna kan förändras.

Sveriges Redareförening ansluter sig till det förslag om ett svenskt internationellt skeppsregister (SIS) som utredningen lämnat, med ett viktigt undantag. Föreningen anser nämligen att fartygen i det internationella registret inte skall omfattas av sjöfartsstödet och inte heller att personalen ombord skall skatta för sjöinkomst eller omfattas av gängse socialt skydd. Det finns andra lösningar på detta, vilka svenska rederier redan idag tillämpar i de anställningsavtal som rederierna har med svensk och utländsk personal på de många utlandsflaggade fartygen<sup>6</sup>.

I tillägg till detta anser Sveriges Redareförening att det är lämpligt att använda det danska internationella registret, DIS, som förebild när det svenska internationella skeppsregistret inrättas.

---

<sup>3</sup> Av de ombordanställda i den svenskflaggade handelsflottan är 35 % av personalen 50 år eller äldre. Dessutom är 22 % av de ombordanställda under 30 år. Medelåldern ombord idag är 46 år, vilket torde vara en ganska hög medelålder inom en bransch. Den är emellertid inte ovanlig för rederibranschen sett ut ett internationellt perspektiv.

<sup>4</sup> Demografien kan å ena sidan leda till naturliga avgångar som skapar plats för nyanställningar inom den sjöfart som eventuellt blir kvar under svensk flagg, men det kan lika gärna leda till fleråriga arbetslöshetsperioder för 50+are om svensk sjöfart avvecklas i den takt som nu sker. Även personer under 30 år kan få en lång arbetslöshetsperiod om mönstret från den vanliga arbetsmarknaden kommer att följas.

<sup>5</sup> Paris MOU (Memorandum of Understanding) är en internationellt erkänd sammanslutning som sammanställer och offentliggör sjöfartsnationernas tillkortakommanden vid de hamnstatskontroller som genomförs enligt en internationell överenskommelse för att komma tillrätta med undermålig sjöfart.

<sup>6</sup> Det bör noteras att svensk personal på utlandsflaggade fartyg vanligen bor kvar i Sverige och spenderar sina inkomster här.

Det svenska internationella kvalitetsregistret skall kompletteras med ett tonnageskattesystem enligt den modell som används i övriga sjöfartsländer i Europa och resten av världen och som även föreslagits av Tonnageskatteutredningen, SOU 2006:20. Dessa två övergripande åtgärder bör kompletteras med ett antal andra förändringar i sjöfartspolitikerna för att göra den svenska flaggan attraktiv för rederierna.

Sveriges Redareförening föreslår därför även:

- Att internationella villkor enligt EU's State Aid Guidelines för Maritime Transport (SAGL), som har godkänts av Sverige, och EU's Maritima strategi 2009 – 2018, som också har godkänts av Sverige, skall gälla fullt ut för svensk sjöfart.
- Att SIS skall införas för sådana fartyg (tank, bulk, RoRo mm) som är klassade för sjöinkomst i fjärrfart så som fjärrfarten definieras i inkomstskattelagen. Vid ingången av 2011 gäller detta de 116 lastfartyg i fjärrfart som ansökt om sjöfartsstöd för 2011.
- Att ett undantag görs i Medbestämmandelagen (MBL) så att förhandlingsrätten för svenskar, EU- och EES-medborgare på SIS-fartyg skall ligga hos den svenska fackföreningsrörelsen och att förhandlingsrätten för övriga anställda skall regleras i de kontrakt som upprättas med dem eller deras fackföreningar.
- Att ett undantag görs i Lag om anställningsskydd (LAS) så att saklig grund för uppsägning skall gälla vid ett svenskflaggat fartygs övergång till SIS.
- Att de svenskar (EES-medborgare) som blir sysselsatta på fartygen i det svenska internationella skeppsregistret skall omfattas av de skatteregler enligt inkomstskattelagen som gäller för sådan personal som arbetar under det sk Internationaliseringsavtalet<sup>7</sup>.
- Att dagens villkor för närjöfarten kvarstår, dvs att sjöfartsstödet (Nettomodellen) i skattemässig närfart (färjor & RoPax) bibehålls fullt ut och utan avsättning till av utredningen föreslagen innovationsfond.
- Att Sjöfartsstödet (Nettomodellen) utvidgas till även andra fartygstyper än färjor och RoPaxfartyg i skattemässig närfart i enlighet med de möjligheter som framgår av SAGL. Utredningens förslag överensstämmer med föreningens uppfattning.
- Att regelförenkling sker så att Klassen tar över tillsynen över de svenskflaggade lastfartygen.
- Att stämpelskatten vid uttag av pantbrev i fartyg tas bort.
- Att Redareföreningens regelförenklande förslag till ett alternativt (kompletterande) utbildningssystem på (sjömans-) gymnasienivå införs.
- Att regelförenkling sker genom att en fullständig genomgång och revidering av Behörighetsförordningen för sjöpersonal snarast genomförs och att de svenska särreglerna tas bort så att Behörighetsförordningen anpassas fullt ut till de internationella konventioner som gäller på området.
- Att Sjölagen lämnas oförändrad vad beträffar det regelkomplicerande utredningsförslaget att förhindra möjligheterna för rederier med fartyg registrerade i Sverige att genom skeppslega (bareboatbasis) hyra ut dessa till utlandet och registrera fartygen där.
- Att Svenska Skeppshypotekskassans verksamhet bevaras i nuvarande form. Sveriges Redareförening har utvecklat föreningens syn på Skeppshypotekskassan i remissyttrande 2010-08-23, Näringsdepartementets beteckning N2010/3458/TE. Svenska Skeppshypotekskassan är en för den svenska rederinäringen synnerligen betydelsefull verksamhet som väl fyller sin funktion. Det statliga ägandet har stor betydelse för detta positiva utfall.
- Att forskningen samordnas i huvudsak enligt utredningens förslag.
- Att regelförenkling sker så att en särskild person skall utses i registreringsärenden där det endast är till denna person man behöver vända sig i registrerings-, inregistrerings-, tillsyns- och anslutande

<sup>7</sup> Dessa skatteregler har varit i kraft i Sverige sedan början av 1980-talet. De omfattar för närvarande cirka 1.200 svenska sjömän som är anställda i svenska företag och sysselsatta i fartyg under utländsk flagg.

ärenden vid flaggskiften (se bilaga 6). Utredningens förslag överensstämmer med föreningens uppfattning.

## 5. Motivering till Sveriges Redareförenings förslag

Redareföreningens förslag syftar till en expansion av den svenskflaggade handelsflottan. Det skulle medföra ett tillvaratagande och utvecklande av den stora kompetens som under flera sekler byggts upp i Sverige på sjöfartsområdet. Det gäller såväl sjöfartsklustrets kärna, dvs rederinäringen, som de bortåt 200.000 människor i vårt land som på olika sätt berörs av affärsverksamheterna i branschen.

- Sveriges Redareförening anser att det är av grundläggande strategisk betydelse för Sverige att genom fortsatt sjöfartsstöd och andra åtgärder slå vakt om en svenskflaggad färje- och ropaxsjöfart i linjefart mellan Sverige och närliggande länder. En stor del av det förädlade och värdefulla gods som passerar Sveriges gränser transporteras med dessa fartyg. Vidare är en väsentlig del av turistnäringen beroende av dessa färjeförbindelser. Det rör sig om cirka 45 fartyg med cirka 7.500 ombordanställda och stora landorganisationer. Att fortsätta på detta spår innebär att Sverige följer den strategi som övriga sjöfartsländer inom EU har.
- Föreningen anser att den internationellt konkurrensutsatta svenskflaggade lastsjöfarten (fjärrsjöfarten) måste tillförsäkras villkor som möjliggör affärsutveckling och tillväxt under svensk flagg med samma eller gärna bättre villkor än konkurrenterna i närliggande länder har.
- Det kan ske genom att omdefiniera sjöfartsstödet (Nettomodellen) för dessa svenska kvalitetsfartyg och dessutom minska omfattningen av detta sjöfartsstöd med i storleksordningen 725 miljoner kronor. Det innebär emellertid också att på sin höjd 695 anställda i manskapsbefattningar i detta segment kan komma att behöva omplaceras till andra verksamheter<sup>8</sup>.

I början av 2011 omfattas således 116<sup>9</sup> (165 fartyg för ett år sedan<sup>10</sup>) lastfartyg i utrikes trafik av de föreslagna åtgärderna. Tillväxtpotentialen är dock omfattande. Minst 150 stora moderna tank- och bulkfartyg och cirka 75 övriga oceangående lastfartyg seglar idag under främmande flaggor men med helsvenskt ägande. De har en samlad storlek om flera miljoner ton dödvikt mera än den svenskflaggade handelsflottan nu omfattar. Antalet anställda på dessa utlandsflaggade fartyg uppgår till cirka 6.000 man. Till detta kommer cirka 200 lastfartyg som är ägda eller drivs via utländska dotterföretag eller är långtidsbefraktade under främmande flagg av svensk industri. Sammantaget handlar det alltså om drygt 400 lastfartyg.

Som framgått ovan sysselsatte den svenskflaggade sjöfarten i utrikes trafik sammanlagt cirka 12.000 ombordanställda och 4.000 landanställda den 1 januari 2010. En mindre andel av dessa skulle eventuellt beröras av en förändrad sjöfartspolitik enligt Redareföreningens idé om utveckling av utredningens

<sup>8</sup> Allteftersom den svenska lastfartygsflottan decimeras genom utflaggning blir antalet anställda på manskapsnivå som berörs allt mindre. Det beror på att deras arbetsplatser försvinner när fartygen byter flagg. Antalet den 1 januari 2010 var cirka 1.000. I januari 2011 rör det sig om 695 personer, varav 226 (32%) är 55 år eller äldre.

<sup>9</sup> Källa: Delegationen för sjöfartsstöd. Fartyg som ansökt om sjöfartsstöd 2011.

<sup>10</sup> Källa: Lighthouse

förslag. Det innebär att cirka 4%<sup>11</sup> av det totala antalet sysselsatta inom rederinäringen behöver omplaceras för att de förändrade förutsättningarna skall kunna implementeras. I ett senare skede finns det en god potential till personaltillväxt.

Vid slutet av 2010 fanns i den svenskflaggade lastfartygsflottan i fjärrfart<sup>12</sup>, dvs den internationellt konkurrensutsatta sjöfarten, 601<sup>13</sup> anställda med härkomst från länder utanför EES (nästan uteslutande Filippinerna). Denna personal omfattas fullt ut av svenskt sjöfartsstöd och har rätt till fullt socialt skydd från Sverige. Utöver detta är denna personal försäkrad av rederierna i enlighet med av ITF<sup>14</sup> godkända villkor. Deras sociala skydd är således väsentligt bättre och kostsammare än de svenska sjömännens. En annan sak är att det sociala skyddet sällan utnyttjas eftersom denna personalkategori vanligen arbetar 6 eller 9 månader i ett svenskt fartyg för att därefter sluta och/eller ofta efter en tids ledighet söka annan anställning. Detta behöver förändras så att denna personalkategori endast omfattas av ITF-villkor.

- För att klara övergången från nuvarande system till ett nytt mer expansivt system krävs ett särskilt undantag i Lag om anställningsskydd i enlighet med utredningens bilaga 2. Det beror på att det är nödvändigt att skapa utrymme för anställning av fler kontraktsanställda sjömän från icke-EES-länder på vedertagna internationella villkor godkända av ITF. Skälet till detta är att lönekostnaderna (avlösningssystem och sociala kostnader) är väsentligt lägre för de utländska sjömännen, som till största delen rör sig om personal på manskapsnivå<sup>15</sup>. Detta är ett sätt att reducera bemanningskostnaderna i snabbare takt. Förändringen blir ett undantag i svensk arbetsrätt och blir en engångsföreteelse när ett svenskflaggat fartyg övergår till SIS. Undantaget kan enbart gälla svenska lastfartyg i fjärrfart vid överflyttning till SIS. Det beror på att EU's statsstödsregler för sjöfart (SAGL) utgör ett undantag från Romfördraget och endast gäller sjöfart.
- En andra viktig åtgärd är att förändra villkoren för sådan personal som kommer från länder utanför EES. Det kan endast genomföras genom att ett särskilt undantag i Medbestämmandelagen i enlighet med utredningens bilaga 2 görs. Det innebär att denna personal anställs på lokala kontrakt med förhandlingsrätt för lokala fackföreningar. De förändrade villkoren innebär att personalen ej fortsättningsvis omfattas av det svenska sjöfartsstödet och svenskt socialt skydd. De kommer emellertid fortsatt att omfattas av socialt skydd på ITF-nivå genom sedvanligt försäkringsskydd. Dessa villkor gäller för all övrig personal i internationell kvalitetssjöfart. Personalens sociala skydd garanteras av rederiet. Även denna förändring blir ett särskilt undantag i svensk arbetsrätt. Undantaget kan enbart gälla svenska lastfartyg i fjärrfart i SIS. Såsom beskrivits ovan beror även detta på att EU's statsstödsregler för sjöfart (SAGL) utgör ett undantag från Romfördraget och endast gäller sjöfart.

Sveriges Redareförening vill således understryka att dessa två undantag i den svenska arbetsrätten enbart skall (och kan) gälla svenskflaggade lastfartyg i fjärrfart (fartyg i det svenska internationella skeppsregistret) och inget annat.

<sup>11</sup> 3 promille av det totala antalet sysselsatta inom det svenska sjöfartsklustret.

<sup>12</sup> Enligt inkomstskattelagen.

<sup>13</sup> Källa: Delegationen för sjöfartsstöd

<sup>14</sup> ITF: Internationella Transportarbetarefederationen.

<sup>15</sup> Inom sjöfarten finns i huvudsak två personalkategorier, befäl och manskap. I lastfartygen består manskapet huvudsakligen av matrosar och motormän samt köks- och ekonomipersonal. Manskapet är organiserat i SEKO Sjöfolk.

## 6. SIS i förhållande till internationella konventioner

Enligt Redareföreningens grundliga undersökningar genomförda av svensk sjö- och arbetsrättsexpertis finns det inte heller någon anledning att befara att de två undantagen från svensk arbetsrätt skulle strida mot någon av de internationella konventioner som Sverige undertecknat (se bilaga 1). Sveriges Redareförening konstaterar även att alla de övriga EU- och EES-länder som sedan mer eller mindre lång tid inrättat av EU-kommissionen godkända internationella register inte sett några problem med de internationella konventionerna.

Dessutom lyfter EU-kommissionen i sina riktlinjer fram att internationella register inrättas inom EU för att värna den europeiska sjöfarten. Kommissionen har även till riktlinjerna fogat en bilaga med en förteckning över ett antal europeiska internationella register som omfattas av riktlinjerna. Till detta kommer EES-landet Norges internationella skeppsregister, SIS

Med anledning av detta finns det heller ingen anledning att Sverige skulle underlåta att ta vara på de positiva möjligheter som inrättandet av ett internationellt skeppsregister innebär.

## 7. Utredningens förslag till utformning av ett svenskt internationellt skeppsregister

Utredningens förslag till ett svenskt internationellt skeppsregister överensstämmer nästan helt med Redareföreningens uppfattning.

Det finns emellertid, som nämnts ovan, en synnerligen viktig skillnad.

Utredningen föreslår att de fartyg som ingår i det internationella registret fullt ut skall omfattas av svenskt sjöfartsstöd.

Sveriges Redareförening delar inte denna uppfattning. Föreningen föreslår istället att de svenskar (EES-medborgare) som blir sysselsatta på fartygen i det svenska internationella skeppsregistret skall omfattas av de skatteregler enligt inkomstskattelagen som gäller för sådan personal som arbetar under det sk Internationaliseringsavtalet.

Föreningen föreslår vidare att det sociala skyddet för övrig personal på fartyg i det svenska internationella skeppsregistret fullt ut täcks av arbetsgivaren enligt de villkor som ITF rekommenderar. Sveriges Redareföreningens förslag innebär vidare att personal från länder utanför EES som är anställda i fartyg i det svenska internationella skeppsregistret ej skall vara skattskyldiga i Sverige.

Konsekvensen av Redareföreningens förslag blir att den svenska statens kostnader för sjöfarten minskar med i storleksordningen 725 miljoner kronor.

Sveriges Redareförening noterar emellertid att utredningen inte förespråkar ett inrättande av ett svenskt internationellt skeppsregister (SIS). Det är enligt föreningens uppfattning uppseendeväckande.

För att motivera sitt ställningstagande hänvisar utredningen till:

- *Arbetsrätt och internationella konventioner.* Sveriges Redareföreningens åsikt: De undantag i arbetsrätten som behövs är marginella och skall enbart gälla sjöfarten. I takt med den accelere-

rande utflaggningen får de av utredningen föreslagna, och i vissa avseenden ur fackföreningsrörelsens perspektiv kontroversiella, undantagsparagraferna allt mindre betydelse. Samtidigt som utredningen har pågått har en stor del av sjöpersonalen redan fått sluta! Redareföreningen har tidigare i detta yttrande (avsnitt 6 ovan, samt bilaga 1) visat att de internationella ILO-konventioner vilka utredningen hänvisar till ej utgör hinder för införandet av ett svenskt internationellt kvalitetsregister.

- *Smittoeffekter på andra branscher.* Sveriges Redareförenings åsikt: Genom att de två undantagen enbart gäller sjöfarten finns inga smittoeffekter. Det understöds av det faktum att sjöfarten har särskilda villkor enligt EU (SAGL) som ingen annan bransch har (se även avsnitt 6, samt bilaga 1). Detta kan även tydligt framgå genom den svenska lagtextens utformning
- *Befarade svårigheter att uppnå långsiktigt stabila förutsättningar med ett SIS.* Sveriges Redareförenings åsikt: Detta insinuerar att ett eventuellt framtida regeringsskifte skulle förändra förutsättningarna för ett svenskt internationellt skeppsregister. Det är ett högst teoretiskt resonemang. Om ett tillräckligt attraktivt SIS införs finns inga förutsättningar för att ändra villkoren. Sådana förändringar skulle endast leda till att flaggflykten åter tog fart och den förhoppningsvis återupbyggda handelsflottan ånyo försvann med ytterligare försvunna arbetstillfällen som följd.

De tre separata studier som utredningen låtit genomföra kommenteras i bilaga 2. Den samhällsekonomiska analysen i utredningens bilaga 3 kommenteras särskilt i detta yttrandes bilaga 3.

## 8. Aspekter på rekrytering, utbildning och forskning

Enligt utredningsdirektivet skulle utredningen ta upp aspekter på rekrytering, utbildning och forskning och lämna förslag inom dessa områden.

Sveriges Redareförenings uppfattningar om rekryteringen framgår i övriga avsnitt av detta yttrande. Föreningen har varit lyckosam i rekryteringskampanjerna. Det har inte minst berott på att det finns en handelsflotta att rekrytera till. Utbildning och arbete inom handelsflottan är den mest vanliga inkörsporten till sjöfartssyrkena såväl ombord som iland.

Sveriges Redareförening har till utredningen förmedlat sin syn på hur sjöfartsutbildningarna, särskilt på gymnasienivå, måste förändras för att möta de nya internationella krav som träder i kraft 2011. Det gäller särskilt att ta vara på sjömansgymnasiernas kompetens. Detta bör göras i harmoni med de förändringar som nu sker genom att behovet av svenskt manskap nu minskar. Utredningen har inte tagit upp Redareförenings förslag.

Minskningen av behovet av svenskt manskap sker just nu och den sker oavsett om de svenskflaggade lastfartygen lämnar det svenska registret eller om ett svenskt internationellt register införs. Sveriges Redareförenings rapport i denna fråga (daterad 2010-10-18) har under hösten 2010 insänts till Skolverket, Näringsdepartementet och Transportstyrelsen. Rapporten (bilaga 4) innehåller detaljerade och konstruktiva förslag men också en begäran om mycket snara förändringar i utbildningssystemet. Det beror på att de knappt 700 ungdomar som idag finns på sjömansgymnasier runt om i landet och deras mycket kvalificerade yrkeslärare måste tas omhand för att trygga kompetensförsörjningen på sjöfartsområdet.

Dessa 700 ungdomar kan t o m vägas mot det antal sjömän som kommer att lämna den svenska lastfartygsflottan oavsett om det blir ett internationellt register eller ej.

I sammanhanget skall understrykas att varken det befäl, dvs cirka 2.000 anställda, det manskap, dvs cirka 2.000 matrosar och motormän samt 3.500 cateringpersonal, som arbetar i svenskflaggade färjor och RoPax-fartyg ej berörs av de förändringar som nu sker, oavsett om lastfartygen flaggas ut eller ett internationellt svenskt skeppsregister införs.

År 2005 initierade Sveriges Redareförening det tvärvetenskapliga forskningsprojektet Lighthouse i samarbete med Chalmers tekniska högskola och Handelshögskolan i Göteborg. Projektet har en budget på en miljard kronor över 10 år. Senare har andra organisationer anslutit sig till projektet. Se även avsnitt 11 nedan.

## 9. Regelförenkling

Utredningen skulle enligt direktivet särskilt beakta pågående arbeten med regelförenkling och lämna fler förslag på detta område.

Sveriges Redareförening har till utredningen framfört särskilt tre önskemål i detta hänseende.

- Dels delegering av Transportstyrelsens tillsynsansvar för svenskflaggade lastfartyg till klassificeringssällskapen (klassen). Nuvarande ordning är alldeles för dyr och den är inte flexibel. Själva bristen på flexibilitet medför kostnadsfördyringar. Sveriges konkurrentländer har samtliga sedan länge infört ett system där de motsvarande myndigheterna har ett ansvar för att kvalitetssäkra klassen medan det är klassen som genomför inspektionerna. Detta förenklas av att klassen finns representerad i de flesta hamnar jorden runt. I motsats till detta måste Transportstyrelsens personal flygas till de olika hamnarna och fartyget får vänta medan personalen från den svenska myndigheten skall ta sig fram till fartyget. Den föreslagna förändringen medför väsentligt minskade kostnader för staten jämfört med nuläget.
- Dels en översyn av behörighetsförordningen för sjöpersonal så att denna fullt ut blir kompatibel med STCW-konventionen. Idag är den svenska behörighetsförordningen en blandning av pre-STCW-bestämmelser, äldre STCW-bestämmelser och svenska särregler. I praktiken förekommer det ofta att myndigheten ser mellan fingrarna med vissa företeelser enligt myndighetens goda vilja. Det innebär att rättsosäkerhet råder. Ett exempel är att en person som utbildats i Norge och fått lägre behörighet än en person som utbildats i Sverige kan upprätthålla samma befattning i ett svenskt fartyg som den Sverigeutbildade trots att den senare enligt de svenska bestämmelserna måste ha den högre behörigheten och längre utbildningen för att få upprätthålla befattningen.
- Dels handlar det om att ändra ett kontraproduktivt förslag i utredningen som har sin grund i att Transportstyrelsen har ett önskemål om att förändra i Sjölagen för det nuvarande registret (frågan har således inte enbart med ett eventuellt internationellt register att göra): Utredningen föreslår att rederier som har fartyg registrerade i det svenska registret skall hindras utbefrakta sådana fartyg till utländska företag på bareboatbasis (utan besättning)<sup>16</sup> och registrera fartygen i utlandet. Sveriges Redareförening har uppfattningen att denna förändring skulle försvåra svenska rederiers affärsverksamhet. Sveriges Redareförening önskar liknande regler som man har i bl a Danmark. I Dan-

<sup>16</sup> Bareboat: Skeppslega, en uråldrig affärsföreteelse inom sjöfarten.

mark är denna sorts befraktningsverksamhet med tillhörande registreringsmöjligheter tillåten inom EES samt ett antal andra länder enligt en särskild förteckning som dansk lag hänvisar till. Utredningsförslaget förefaller ha sin grund i att Transportstyrelsen anser det komplicerande för myndighetens verksamhet att svenskregerade fartyg under vissa förhållanden samtidigt kan vara flaggade i ett annat land. Sveriges Redareförening motsätter sig detta för viss rederiverksamhet försvårande utredningsförslag som tycks ha som enda syfte att förenkla arbetet för Transportstyrelsen.

## **10. Innovationsfond**

Utredningen föreslår att en innovationsfond skall inrättas. Sveriges Redareförening ser positivt på en innovationsfond, se för övrigt nedan under 11.

Föreningens kommentar till utredningens förslag om finansieringen av innovationsfonden är att innovationer i alla sorters företag, således även rederiföretag, sker när företagen går bra, det finns framtidstro och utsikter till tillväxt och en livskraftig (sjöfarts-) miljö.

Det finns ett motsatsförhållande i utredningens centrala budskap att en sk kritisk massa av rederier skall subventioneras för att upprätthålla Sveriges internationella förtroende i sjöfartsfrågor och vidmakthålla sjöfartskompetensen. Om de svenska villkoren blir så bra att rederierna vill stanna kvar i det svenska registret finns ju risken att antalet fartyg kommer att öka utöver den kritiska massan. Eftersom utredningen inte föreslår någon förändring av sjöfartsstödet inriktning medför det att statens kostnader kommer att öka. Det innebär i sin tur att Sverige i ett sådant fall åter måste försäkra villkoren så att fartyg ånyo flaggar ut. Ryckigheten blir påfallande. Det är självfallet att ett sådant företagsklimat knappast blir en grogrund för innovativ verksamhet under svensk flagg.

Utredningen föreslår att pengarna till innovationsfonden skall tas från den ram som finns för sjöfartsstödet. Detta är ett suboptimerat förslag som kommer att innebära att villkoren försämras, särskilt för färjor och RoPax-fartyg i närfart. Sveriges Redareförening motsätter sig att sjöfartsstödet (till närsjöfartsrederierna) skulle naggas i kanten genom införandet av en innovationsfond enligt utredningens förslag.

Redareföreningen konstaterar att det måste vara av ovanstående skäl som utredningen föreslår inrättandet av en innovationsfond.

Det bästa och billigaste sättet att främja den innovativa verksamheten i rederierna är att se till så att sjöfarten har långsiktigt attraktiva villkor under svensk flagg.

## **11. Ett samlat program för forskning och innovationer för hela den maritima sektorn (sjöfartsklustret)**

Utredningen föreslår ett samlat program för forskning och innovationer för hela den maritima sektorn (sjöfartsklustret). Sveriges Redareförenings kommentarer till detta är att föreningen på eget initiativ sedan fem år har tagit på sig ett stort ansvar genom miljardsatsningen på det tvärvetenskapliga forskningsprojektet Lighthouse.

Projektet finansieras inte genom några fonder av något slag. Finansieringen sker helt enkelt genom extra utdebitering till medlemsföretagen varje år. Denna utdebitering betyder att Redareföreningens medlemsföretags avgifter närmast fördubblats sedan Lighthouseprojektet startades.

Sveriges Redareförening välkomnar utredningens förslag om ett samlat svenskt program för forskning och innovationer. Föreningen deltar gärna i samtal med regering och myndigheter för att utforma ett sådant program.

Genom de stora investeringar i rekrytering och forskning som genomförts anser Redareföreningen att föreningen mycket substantiellt har levererat som motprestation till statens hittillsvarande satsningar på den svenska sjöfarten.

## 12. Förväntade effekter om Redareföreningens förslag tillmötesgår

- Den svenska flaggan får villkor som gör den attraktiv och konkurrenskraftig för de svenska rederierna.
- Driftskostnaderna kommer att hamna på en nivå likartad med konkurrenternas.
- Den utflaggning som accelererat de senaste åren, och särskilt under 2009, 2010 och 2011, kommer att upphöra. Istället kommer inflaggning att ske. Det beror på att om de svenska villkoren blir tillräckligt attraktiva finns det utsikter att fartyg som skiftat till utländsk flagg återregistreras i det svenska registret. I mellanläget kan det förväntas att nybyggen som finns i beställning får svensk istället för utländsk flagg. Kostnaden för staten blir noll. Istället ökar statens intäkter.
- Omregistreringarna till det svenska internationella registret kommer också att skapa:
  - Fler arbeten såväl till sjöss som iland, på rederi- och skeppsmäklarikonter och inom det maritima klustret
  - Fler praktikplatser som är så viktiga för att upprätthålla möjligheterna för ungdomar att utbilda sig inom sjöfartsyrkena.
  - Möjligheter för att behålla sjöfartskompetensen i Sverige
  - Ett internationellt förtroende för Sverige som sjöfartsnation

Sveriges Redareföreningens vision finns bifogad i **bilaga 5**.

## 13. Konsekvenser om inget görs

- Utflaggningen fortsätter; fartyg i fjärrfart försvinner, t ex tankfartyg, bulkfartyg och RoRo-fartyg lämnar det svenska registret.
- Rederiernas satsningar på forskning och utbildning kommer att ifrågasättas. Det finns en risk att finansieringen av Lighthouseprojektet äventyras.
- Svenskägda rederier under främmande flaggor flyttar successivt lojaliteten till nya länder och andra myndigheter eftersom även dessa flaggstater har krav på utbildningsplatser ombord mm.
- Antalet praktikplatser minskar drastiskt: Problemen för sjöfarten och myndigheterna blir ännu större eftersom det inom kort kommer att bli svårt finna svensk personal med fullgjord utbildning.
- Antalet ansökningar till sjöfartsutbildningarna minskar med risk att de inom några år helt upphör.



*The Swedish Shipowners' Association*

- Sverige som nation försvagas när det gäller internationell påverkan inom miljö, säkerhet och teknik.
- Sammanfattningsvis förblir det svenska registret inte konkurrenskraftigt för fartyg i fjärrfart.

Den svenska flaggflykten, särskilt till andra närliggande EU-stater där företagskulturen liknar den svenska, blir för många företag början på något nytt och positivt. Det finns därför en uppenbar risk att företagen och fartygen aldrig återvänder till Sverige, särskilt om den svenska sjöfartspolitikens endast förändras marginellt till det bättre.

Den pågående utflaggningen och frånvaron av en svensk sjöfartspolitik kan ses som en svensk fri-passagerarelösning, där Sverige kan avstå från att satsa på sin sjöfartssektor därför att övriga EU-länder har en klart uttalad sjöfartspolitik. Det säger sig självt att frånvaron av en tydlig och kraftfull sjöfartspolitik är på väg att ge Sverige en mycket svag position i det internationella maritima samarbetet.

#### **14. Sveriges Redareförenings slutsatser**

- Ett svenskt internationellt skeppsregister bör inrättas enligt Redareföreningens förslag:
  - Det kommer att medföra minskade samhällsekonomiska kostnader och ökade samhällsekonomiska intäkter.
  - Det kommer att ge fler arbeten såväl till sjöss som iland, på rederi- och skeppsmäklarikon-tor och inom det maritima klustret.
  - Det blir fler praktikplatser vilket är av central betydelse för att upprätthålla möjligheterna för ungdomar att utbilda sig inom sjöfartsyrkena.
  - Möjligheterna för att behålla sjöfartskompetensen i Sverige ökar.
- Det internationella förtroendet för Sverige som sjöfartsnation kommer att upprätthållas och på sikt förstärkas.
- Sverige kommer att få förutsättningar att ingå i den grupp framgångsrika sjöfartsnationer i Sveriges närhet som den svenska handelsflottan nu flyttar till.

#### **15. Avslutning**

Sveriges Redareförening har i detta remissyttrande valt att på ett detaljerat sätt redovisa föreningens ståndpunkter. Inrättandet av ett konkurrenskraftigt svenskt internationellt skeppsregister är för föreningen och dess medlemmar helt avgörande för att kunna behålla de svenskflaggade lastfartygen. Föreningens remissyttrande innehåller också ett antal punkter som kommer att påverka sjöfartsklustret på ett positivt sätt om ett internationellt register införs under de förutsättningar föreningen anser är riktiga.

Den svenska sjöfarten är en internationell näring vars villkor behöver anpassas till internationella förhållanden. Denna process pågår och svensk sjöfart anpassas till internationella villkor oavsett om ett SIS införs eller ej. Utan ett SIS blir konsekvensen att svenska lastfartyg lämnar det svenska registret till förmån för andra register inom EU. Frågan är om regeringen vill att denna process skall förtgå eller om den svenskflaggade sjöfartens villkor skall anpassas till den internationella marknaden.



*The Swedish Shipowners' Association*

Sveriges Redareförening har i detta remissvar klargjort att föreningen tror att det går att anpassa de svenska villkoren till den internationella sjöfarten. Föreningen ser fram emot ett positivt svar från ministern så att vi tillsammans skall hitta lösningar för en framgångsrik sjöfartsnäring i Sverige.

Göteborg, dag som ovan

Med vänlig hälsning

SVERIGES REDAREFÖRENING

Håkan Friberg

Per A. Sjöberger

**Bilagor:**

- 1 Sveriges Redareförenings synpunkter med anledning av utredningens hänvisningar till vissa ILO-konventioner
- 2 Sveriges Redareförenings kommentarer till de tre separata studier som utredningen låtit genomföra
- 3 Sveriges Redareförenings särskilda kommentarer till den samhällsekonomiska analys som utredningen låtit genomföra
- 4 Sveriges Redareförenings rapport 2010-10-18 om en effektivisering av sjömansgymnasierna
- 5 Sveriges Redareförenings vision 2006 - 2016
- 6 Sysselsättningsmässiga konsekvenser av NIS och DIS
- 7 Single Point of Contact vid inflaggningar
- 8 Brev från AB Volvos koncernledning
- 9 Registreringskostnader – en nordisk jämförelse