



76

Näringsdepartementet
Transportenheten

103 33 Stockholm



DET NORSKE VERITAS AB
West Baltic and North Atlantic
Maritime Sweden, Stockholm
Box 6046
17106 Solna
Sweden
Tel: +46 8 587 940 00
Fax: +46 8 651 70 43
<http://www.dnv.com>
Org. No:

Your ref.:
N210/6763/TE

Our ref.:
FWBSE302/UBB/P261.1C-J-22813

Date:
2011-01-28

Det Norske Veritas AB's yttrande beträffande SOU 2010:73, Svensk Sjöfarts konkurrensförutsättningar

Vårt företag har tagit del av rubricerad utredning och av Svenska Redareföreningen uppmuntrats att lämna våra synpunkter på densamma, vilka vi hoppas att regeringen skall ta i beaktande.

1. Inledning

Vi har valt att inte ge ett specifikt svar på frågan som ställs i remissens missivbrev om ett internationellt skeppsregister snarast bör inrättas i Sverige. Liksom frågan om ett tonnageskattesystem bedömer vi att det ligger utanför vår egentliga kompetens eftersom de direkta konsekvenserna för vårt företag är svårbedömbara. Däremot tillåter vi oss observera att förändringar i sjöfartspolitikerna med allmängiltighet torde vara nödvändiga för att göra den svenska flaggan attraktiv för rederierna och därmed stärka inte bara vår affärsbas i Sverige utan också svensk sjöfartsnäring i sin helhet.

Vårt företags övriga synpunkter framgår i det följande.

2. Kortfattat om Det Norske Veritas AB

Det Norske Veritas AB ('DNV') är en del av klassificeringssällskapet Det Norske Veritas AS med säte i Oslo. Vi klassar idag ungefär sex tusen fartyg och flytande offshoreinstallationer över hela världen.

Vi betraktar oss som ledande bland liknande företag när det gäller teknisk kompetens och integritet och vår centrala målsättning är att tillvarata säkerhet till sjöss för människor, egendom och miljön. Detta sker även genom det arbete vi utför på uppdrag av mer än hundra flaggstater som består i certifiering av efterlevnad av internationella och nationella maritima regelkrav. Därvidlag är klassificeringssällskapen en viktig stöttepelare för Transportstyrelsen.

Inom vår klassningsverksamhet i Sverige finns cirka 30 anställda. Klassningsinspektioner av fartyg och de viktigaste materialen och komponenterna som där ingår omsätter cirka 50 MSEK per år och sedan tillkommer olika former av konsultuppdrag. Det Norske Veritas har funnits i Sverige sedan 1893 och har sedan dess spelat en viktig roll i svensk varvs- och sjöfartsnäring, inte minst under dess guldålder men även under de senare, magrare decennierna. Moderbolaget tillkom 1864 i Norge.



3. Konsekvenser för DNV om Sveriges maritima klusters förslag till en ny sjöfartspolitik tillgodoses

För vår verksamhet skulle en förändrad sjöfartspolitik, t.ex. i enlighet med Sjöfartsforums Strategidokument och/eller Sveriges Redareförenings förslag innebära följande:

- Sveriges handelsflotta skulle sannolikt öka i omfång
- Med bibehållen marknadsandel skulle DNV Sveriges klassade flotta öka
- En utökad delegering från Transportstyrelsen till klassificeringssällskapen av tillsynsuppgifter skulle öka DNVs arbete för svenska redare.
- Med ökat maritimt välstånd skulle potentialen för många av de tjänster som DNV erbjuder öka. Det gäller inte minst tjänster och kompetens inom miljö och hållbarhet. Vår verksamhet innefattar även Joint Industry Projects, syftande till kunskapsbildande och utveckling av s.k. Recommended Practices och regelverk. Ett sådant exempel är utveckling av procedurer för bunkring av LNG. Detta arbete blir en naturlig del av det svenska maritima klustrets utveckling mot verkligt hållbar logistik baserad på det bästa möjliga utgångsmaterialet; fartyg och andra marina system.

4. Konsekvenser för DNV om inga sjöfartspolitiska åtgärder vidtas i Sverige

Om inga åtgärder vidtas kan det för vårt företag få följande effekter:

- Svenskägda rederier flaggar ut och flyttar sina huvudkontor till nya länder och vår kundbas i Sverige avtar. Det underminerar vår verksamhet vilket i sin tur försvagar vår kapacitet för att erbjuda tjänster för kvarvarande maritimt anknuten industri. Eftersom svenskägda rederier i stor utsträckning väljer svenska leverantörer av material och komponenter, vilka behöver klassa sina produkter, slår det i stort sett på hela vår verksamhet.
- Antalet arbetstillfällen för utexaminerade från vår primära rekryteringbas (civilingenjörer / skeppsbyggare och sjöingenjörer) minskar, med risk att utbildningarna efter hand helt upphör.
- Sverige som nation försvagas när det gäller internationell påverkan inom miljö, säkerhet & teknik, vilket ger mindre utlopp för DNV att medverka och stärka densamma.

5. Övriga Åtgärder

Regeringen har givit i uppdrag åt Transportstyrelsen att undersöka möjligheter för utökad delegering av tillsyn och utfärdande av certifikat på dess vägnar till erkända organisationer (särskilt utvalda klassificeringssällskap). Vi förstår Transportstyrelsens förslag så att redare skall kunna välja att anlita klassificeringssällskap för myndighetsbesiktning (statutory certification) om det förefaller mer praktiskt eller kostnadseffektivt. DNV emotser en sådan ordning med tillfredsställelse, eftersom det skulle medföra inte endast utökade uppgifter för oss och våra kollegor men också i inte ringa mån synergier mellan klassificering och myndighetsbesiktning och därmed kostnadsbesparing. Dessutom är det i bättre samsvar¹ med ordningen i majoriteten av de flaggstater vars bemyndigande DNV har, vilket minskar särbehandling. Enligt vår bedömning är denna förändring positiv för både DNV och svenska redare, speciellt de med fartyg i fjärrfart eller som bygger fartyg utomlands.

Not 1. I de flesta andra tillfällen har DNV även ansvar för ISM och Passagerarfartyg



6. Allmänna Synpunkter

Man inser att DNV med 8700 medarbetare världen över inte står eller faller med sin svenska verksamhet; med så liten omsättning och så få lokalt anställda är DNV Sverige inte heller av direkt avgörande betydelse för den svenska ekonomin. Däremot spelar vi en viktig principiell och säkerhets- och kvalitetshöjande roll i sammanhanget och från vår position som tredjepart och långtida aktör tillåter vi oss att ha synpunkter på sakernas tillstånd i Sverige just nu. Därför att vi är en integrerad del av sjöfarten och den tekniska utvecklingen har vi också tagit steget att ställa oss bakom det strategidokument, 'Vision och strategi för det maritima klustret' som Sjöfartsforum tillställt Infrastrukturministern.

Det är viktigt för DNV, och hela det maritima klustret, att tydligt förnimma att den svenska staten har ett intresse av den svenska sjöfarten som är proportionellt till dess nuvarande såväl som potentiella signifikans för Sverige.

Med tanke på att jämförbara Nordiska länder, för att inte ens nämna övriga stater runt Östersjön, har en aktiv och progressiv sjöfartspolitik med bl.a. klara målsättningar för ökad tonnagevolym för den egna handelsflottan ser Sverige ut att ha halkat efter sedan lång tid.

Sjöfarten nämns sällan i den allmänna debatten och oftast verkar det handla om konservatism, partsintressen och pålagor, inte om förnyelse och för värdeskaparna ekonomiskt hållbar utveckling. Den fundamentala betydelsen som vår sjöfart har på samhälle och välbefinnande är på det hela taget inte förstådd och uppskattad; brist på tid och intresse för sjöfart och underbyggande politik från statsmakternas sida vore inte ägnat att förändra detta.

Sveriges geografiska och handelsmässiga situation, med handel i hög grad avhängig av sjötransport, kommer inte att förändras. Att skapa de bästa möjliga förutsättningarna för svensk sjöfartsnäring och närliggande affärsverksamhet är kanske inte en ekonomisk självklarhet om man som utredningen påpekar nöjer sig med att åtnjuta låga priser på andra länders subventionerade transportsystem. Dock tycks grannländer finna ett egenvärde i egen sjöfart och de totala logistiska lösningar som sådan möjliggör. Om man följer deras resonemang och bestämmer sig för att göra samma satsning (det må vara 'sjöfartsnettot' eller strategi för oberoende eller annat) krävs enligt vårt bedömande stor uppmärksamhet och skarpt fokus hos de berörda instanserna, och främst bland dessa regeringen, för att önskat resultat skall kunna uppnås.

Enligt vår tolkning av signaler från oss närstående rederier uppfattar man sig nu stå med ryggen mot väggen. Det har sagts att allmän utflaggning / avveckling kan ske på relativt kort tid om inte de rätta åtgärderna vidtas; vidare instämmer vi i tanken att enskilda komponenter i den maritima näringen får svårt att existera separat när helheten rubbas. Dvs. att det maritima klustrets stora inneboende styrka, det finmaskiga nätverket av ömsesidigt beroende, är samtidigt dess stora blotta. Detta gör, menar vi, att åtgärder för att stärka den svenska maritima näringen måste tillgodose alla dess delar på ett eller annat vis.

Solna, dag som ovan

Med vänlig hälsning

För DET NORSKE VERITAS AB

Johan Gärdin

Verkställande direktör