

51.



REGERINGSKANSLIET	
Näringsdepartementet	
Registratören	
Ink	2011 -01- 31
Dnr.	N2010/6763/TE

Näringsdepartementet
 Transportenheten
 103 33 Stockholm

Göteborg 30 januari 2011

Remissvar angående (SOU 2010:73) Svensk sjöfarts konkurrensförutsättningar

Er beteckning N2010/6763/TE

Sveriges Skeppsmäklareförening har tagit del av innehållet i ovanstående remiss och vi vill ge några generella synpunkter. I stort sett anser vi att utredaren gjort en bra genomgång av de problem som svensk sjöfart brottats med de senaste åren.

De flesta av Sveriges Skeppsmäklareförenings medlemsföretag har ingen direkt egen vinning av en starkare svensk sjöfart eftersom de utländska rederierna i svenska hamnar är mer beroende av svenska fartygsagenter än svenska rederier. **Trots det är det vår absoluta övertygelse att det är av största vikt att vi har en stark och konkurrenskraftig svensk rederinäring.**

Det är rederierna som är navet kring det vi kallar sjöfart och med Europas längsta kust och Europas mest transportberoende näringsliv måste man inse att sjöfarten är en viktig del, inte bara för vårt uppnådda välstånd, utan även för vår framtida välfärd.

Men måste denna rederinäring vara svensk? Vi om några vet att majoriteten av fartyg som anlöper svenska hamnar har utländska flaggor och ägare och det fungerar helt klanderfritt i de flesta fall. Men hur går det med inflytandet om vi inte har något eget ägande kvar? Om vi vill kunna påverka i frågor som gäller till exempel miljö och säkerhet är det viktigt att man har en rederinäring som kan lyssna och visa framsynthet. En framsynthet som ofta snabbt sprider sig även till de fartyg som verkar i svenska vatten, men har utländska ägare.

Ingen annanstans finns det till exempel så miljövänlig sjöfart som i svenska farvatten och det oavsett flagg. Det är ofta svenska rederier med svenskflaggade fartyg som visat vägen.

Sveriges Skeppsmäklareförening
 (The Swedish Shipbrokers' Association)

www.swe-shipbroker.se

Vill Sverige ha en näring som verkar i Sverige är det alltså viktigt att den ges de rätta förutsättningarna. Utflaggningen har varit kraftig det senaste året och den kan fortsätta ytterligare ett tag tills det inte längre finns någon svenskflaggad sjöfart kvar att rädda. Men vad vinner Sverige på det? Vi står då utan inflytande på sjöfarten som trafikerar våra kuster och våra svenska rederiers underleverantörer i form av försäkringsgivare, långgivare, sjörättsadvokater och många andra kommer att få det svårare att finna utkomst.

Landet med den längsta kusten i Europa kommer då inte längre att vara en sjöfartsnation, utan bara en kust- och hamnstat.

Nu lägger ju inte svenska rederier ner verksamheten bara för att de inte får de villkor de vill ha. De gör precis som alla andra rederier världen över. De söker sig dit där villkoren överensstämmer med deras krav.

Men svenska rederier som enbart seglar med främmande länders flaggor kan aldrig vara långsiktigt hållbart, rekryteringen till näringen kommer att avstanna och utlandsverksamma rederier kommer dessutom säkert att bli lätta uppköpsobjekt. Själva navet kring vilken sjöfarten i Sverige snurrar försvinner sakta ut ur landet och kvar står alla vi som på allvar börjat förstå hur långt bort från allt inflytande och exportmarknad som vi befinner oss.

För att vända trenden måste det ingjutas framtidstro i den svenska rederinäringen!

Om ett SIS är enda utvägen är svårt för oss att ha en absolut åsikt om, men helt klart är att något måste göras för att få tillbaka framtidstron hos den svenska rederinäringen.

Så vitt vi kan förstå blir den statsfinansiella effekten den samma oavsett om rederierna flaggar ut eller stannar kvar inom ett SIS. I ingendera av fallen bidrar svenskarna som arbetar ombord till den gemensamma statskassan. (Vi räknar då med ett SIS med ren nettolön där arbetsgivarna bara betalar för den enskildes sjuk – och pensionsförmåner.)

Men en svensk rederinäring med framtidshopp kan gjuta liv i många andra delar av sjöfartsklustret och därmed har vi satt de positiva hjulen i rullning...

Det är dock viktigt att ett SIS utformas så att den enskilde svenska sjömannen inte drabbas genom att hamna mitt emellan olika skattesystem.

Knäckfrågan för facken är huruvida de svenska facken ska fråntas förhandlingsrätten för icke-svenskar under ett SIS-avtal, så som SRF vill. Ett av skälen är att det anses bryta mot internationella konventioner. Om det är så eller ej, har vi ingen kompetens att bedöma.

Men vi kan ha förståelse för att de fackliga organisationerna anser att det är dagens svenska lagstiftning, inkl den svenska förhandlingsrätten, som ska gälla på alla svenskflaggade fartyg, oavsett om de är registrerade i ett SIS eller i ett traditionellt register.

Å andra sidan, återigen, om alla fartygen istället flaggas ut, ger det ju ändå ingen förhandlingsrätt. Kanske är detta egentligen det starkaste skälet till att inrätta ett SIS, dvs det blir tydligt och klart att ett Svenskt Internationellt Skeppsregister, inte är en alltigenom svensk

jurisdiktion. Det ska ses som en arbetsplats i utlandet och det svenska fackets inflytande bör knappast vara större över filippinska sjömän på SIS-flaggade fartyg än vad det svenska fackets inflytande är vid Volvos fabriker i Brasilien. Risken för smittoeffekter till övrig svensk industri inom landets gränser bör därmed minska.

Om överföringen till ett SIS ska vara skäl för uppsägning är också en fråga svår för oss att ta direkt ställning till. Vi kan dock ha förståelse för brådskan om alternativet är att flagga ut med omedelbar verkan för att få ner kostnaderna. Att bara kunna genomföra de förändringar som är själva syftet med ett SIS i den takt som skulle bli följden om man var tvungen att agera efter "naturlig avgång" blir helt enkelt för ineffektivt.

Däremot anser vi att det är ett rimligt krav att absolut en person, helst minst tre personer, bör vara svenskar (eller EES-medborgare som det heter på EU-språk) för att det ska vara någon mening med att kalla det svensk flagg, om än i SIS-tappning. Helst skulle vi naturligtvis se ännu fler svenskar på svenskflaggade fartyg. Vi anser nämligen att en av anledningarna till att vi ska ha kvar en svenskflaggad sjöfart är att vi ska bibehålla shippingkompetensen och den kräver svenska sjömän som efter några år till sjöss kan välja om de vill stanna kvar ombord eller gå i land och bli lotsar, skeppsmäklare eller jobba på rederikontor, hamnmyndighet eller på en skeppningsavdelning.

Av samma skäl anser vi även att det är av största vikt att slå vakt om den sjöbefälsutbildning som idag bedrivs i Göteborg och Kalmar. Endast med högt kvalificerade sjöbefäl kan vi i viss mån kompensera den högre lönekostnad som ändå kvarstår.

Avslutningsvis vill vi alltså uppmana till en nationell maritim samling som kan fastställa spelreglerna för svensk sjöfart för lång tid framöver. Våga sätt ner foten - ge svensk rederinäring ett klart besked; vill man eller vill man inte ha en svensk rederinäring?

Låt EU:s "State Aid Guidelines for Maritime Transport" och "EU:s Maritima strategi 2009" även gälla svensk sjöfart! Vad var annars meningen med att Sverige stödde förslaget när EUs ministerråd antog dessa riktlinjer?

På samma sätt anser vi det nödvändigt att äntligen införa löftet om tonnageskatt. Om rederiernas tidigare överavskrivningar har varit bromsklossen bör det vara ett problem som är möjligt att lösa, särskilt nu när dessa överavskrivningar i krisens svallvågor redan förbrukats i stor utsträckning.

Vi hoppas och stödjer tanken på en blomstrande svensk sjöfartsnäring!

SVERIGES SKEPPSMÄKLAREFÖRENING



Berit Blomqvist, VD
Postgatan 4
411 13 Göteborg

Telefon: 031 13 34 94
berit.blomqvist@swe-shipbroker.se

Sveriges Skeppsmäklareförening
(The Swedish Shipbrokers' Association)

www.swe-shipbroker.se