



# CHALMERS

---



## **Vad krävs för att ett rederi skulle vilja registrera sina fartyg i Sverige?**

Kandidatarbete inom Sjöfart och Logistik

JOSEFIN EK  
DANIEL HEDLUND



RAPPORTNR. SoL-16/184

Vad krävs för att ett rederi skulle vilja registrera sina  
fartyg i Sverige?

JOSEFIN EK  
DANIEL HEDLUND

Institutionen för sjöfart och marin teknik  
CHALMERS TEKNISKA HÖGSKOLA  
Göteborg, Sverige, 2016

**Vad krävs för att ett rederi skulle vilja registrera sina fartyg i Sverige?**

What is needed for a shipping company to want to register their vessels in Sweden?

JOSEFIN EK

DANIEL HEDLUND

© JOSEFIN EK, 2016.

© DANIEL HEDLUND, 2016.

Rapportnr. SoL-16/184

Institutionen för sjöfart och marin teknik

Chalmers tekniska högskola

SE-412 96 Göteborg

Sverige

Telefon + 46 (0)31-772 1000

Omslag:

En svensk flagga i aktern på ett svenskflaggat fartyg [Bild: Daniel Hedlund].

Tryckt av Chalmers

Göteborg, Sverige, 2016

## Vad krävs för att ett rederi skulle vilja registrera sina fartyg i det svenska skeppsregistret?

JOSEFIN EK

DANIEL HEDLUND

Institutionen för sjöfart och marin teknik

Chalmers tekniska högskola

### Sammanfattning

Den svenska handelsflottan har minskat kraftigt sedan 1970-talet, mycket på grund av bristande konkurrensförutsättningar jämfört med många andra länder, bland annat Danmark. Ett stort antal fartyg har flaggats ut från Sverige, en del rederier har även lagt ner kontor och flyttat utomlands med förlorade jobb som resultat.

För att hindra utflaggningen införde Sverige olika stödåtgärder så som sjöfartsstöd och TAP-avtal, som skulle minska bemanningskostnaderna på svenskflaggade fartyg. Dessa åtgärder har inte bromsat utflaggningen helt, eftersom den fortsatt under de senaste åren. Andra länder i Europa, till exempel Danmark och Norge, valde att införa fler delar av EU-kommissionens State Aid Guidelines med bland annat internationellt register och tonnageskattesystem, vilket har ökat deras konkurrenskraft gentemot Sverige. För att bromsa utflaggningen och främja en återväxt inom svensk sjöfart beslutade Sverige för att införa tonnageskatt för att vara på plats under sommaren 2016.

Rapporten skrevs under 2016 för att få reda på vad svenska rederier vill se för att flagga in i Sverige, om tonnageskatten kommer att påverka rederierna att flagga svenskt och för att se vilka av de föreslagna åtgärderna från utredningen SOU 2010:73 som har genomförts.

Generellt var alla rederierna nöjda över en del åtgärder som skett, bland annat tonnageskatten och delegering av tillsyn från Transportstyrelsen till klassificeringssällskapen. De efterfrågade dock en långsiktig och trovärdig sjöfartspolitik, även att Transportstyrelsen skall fortsätta arbeta med till exempel bättre kundservice och lättare inflaggningsprocess. En del ville även se att Sjöbefälsföreningen ger tillfälligt, eller permanent, undantag från kravet på svensk befälhavare och teknisk chef.

Av utredningen om svensk sjöfarts konkurrensförutsättningar, SOU 2010:73, har delar av de föreslagna åtgärderna genomförts. Sjöfartsstödet har utökats och Transportstyrelsen har utsett en inflaggningslots, däremot har till exempel inte TAP-avtalet utökats, eller blivit ett central avtal.

**Nyckelord:** svensk sjöfart, sjöfartspolitik, Transportstyrelsen, inflaggning, tonnageskatt, kompetens, bemanning, handelsflotta

## Abstract

The Swedish merchant fleet has declined sharply since the 1970s, largely because of the lack of competitive conditions compared with many other countries, for instance Denmark. A large number of ships flagged out from Sweden, some shipping companies have even closed down offices and moved abroad which meant jobs being lost as a result.

To prevent ships from flagging out, Sweden introduced various support measures such as subsidies for shipping and TAP agreements, which would reduce the crew costs for Swedish flagged vessels. These measures have not completely slowed down the flagging out, as it has continued to do so in recent years. Other European countries, such as Denmark and Norway, chose to adopt more parts of the Commission's State Aid Guidelines, for instance the international ship register and tonnage tax, which has increased their competitiveness against Sweden. To prevent further vessels from flagging out and promote regrowth in Swedish shipping, Sweden has decided to introduce tonnage tax in the summer of 2016, which has made the shipping industry very happy.

The report was written in 2016 to find out what the Swedish shipping companies require to flag into Sweden, and if the tonnage tax will affect shipping companies to register their ships in Sweden. To find out, six shipping companies were interviewed, as well as the industry organization Swedish Shipowner's Association and one of the unions.

Overall the shipping companies are satisfied with some of the actions that has been adopted, including tonnage tax and the delegation of flag state inspections from the Transport Agency to classification societies. However, they demand long-term and reliable maritime transport politics, as well as that the Swedish Transport Agency should continue to improve, for example, their customer service and the procedure of flagging into Sweden. Furthermore, some of the companies want to see that the Maritime Officers' Association provides temporary or permanent exception from the requirements to have a Swedish master and chief engineer.

In the Swedish Government Official Reports, SOU 2010:73, parts of the proposed actions have been implemented. The net wage model has been increased and the Swedish Transport Agency has appointed a supervisor to handle the matters regarding the registration of ships. However, the TAP agreement has not become a central contract or been increased.

**Keywords:** Swedish shipping, maritime politics, the Swedish Transport Agency, Flagging in, tonnage taxes, competence, crewing, merchant fleet

## **Förord**

Vi skulle vilja tacka rederierna, en av fackföreningarna och branschorganisationen Svensk Sjöfart som ställde upp med tid och intervjuer, samt svarade ärligt på våra frågor. Rapporten hade inte blivit en lika representativ bild utav sjöfartsbranschens syn på den svenska utflaggningen utan era svar. Vi vill även tacka företagen för intressanta diskussioner om den svenska sjöfarten.

Ett stort tack ska även ges till vår handledare Fredrik Olindersson för goda råd och guidning.

# Innehållsförteckning

<b>Sammanfattning</b> .....	<b>i</b>
<b>Abstract</b> .....	<b>ii</b>
<b>Förord</b> .....	<b>iii</b>
<b>1 Introduktion</b> .....	<b>1</b>
1.1 Syfte.....	1
1.2 Frågeställning.....	2
1.3 Avgränsningar .....	2
<b>2 Bakgrund</b> .....	<b>3</b>
2.1 Den svenska utflaggningens historia .....	3
2.2 Sjöfartsstöd.....	5
2.3 TAP-Avtalet.....	5
2.4 Oljebolagens krav på besättningens sammansättning.....	6
2.5 Tonnageskatt.....	6
2.6 Internationellt Skeppsregister .....	7
2.6.1 DIS - Dansk Internationalt Skibsregister.....	7
2.6.2 FAS - Faroe Islands International Ship Register .....	8
2.6.3 NIS - Norsk Internasjonalt Skipsregister.....	8
2.6.4 SIS - Svenskt Internationellt Skeppsregister.....	8
2.7 State Aid Guidelines.....	8
2.8 Konkurrensförutsättningar.....	9
2.9 Näringslivets syn på det svenskflaggade fartyg år 2010 .....	9
2.9.1 Drivkrafter för att bibehålla svensk handelsflotta .....	10
2.9.2 Åtgärder för att behålla den svenska handelsflottan .....	10
2.10 Utflaggningens påverkan på besättningen .....	10
2.11 Avgifter vid inflaggning till Sverige .....	11
2.11.1 Den totala avgiften vid registrering av fartyg år 2010 .....	11
2.11.2 Den totala avgiften vid registrering av fartyg år 2016 .....	11
2.12 Organisationer och myndigheter inom sjöfart.....	12
<b>3 Metod</b> .....	<b>13</b>
3.1 Urval .....	13
3.2 Etik.....	13
3.3 Intervju ansikte mot ansikte.....	13
3.4 Analys av data .....	13
3.5 Reliabilitet och validitet.....	14
<b>4 Resultat</b> .....	<b>15</b>



4.1	<i>Bemanning</i> .....	15
4.2	<i>Svensk kompetens</i> .....	15
4.3	<i>Tonnageskatt</i> .....	17
4.4	<i>Transportstyrelsen</i> .....	18
4.5	<i>Orsak till utflaggning</i> .....	19
4.6	<i>De som har stannat kvar</i> .....	20
4.7	<i>Framtiden och nödvändiga åtgärder</i> .....	20
<b>5</b>	<b>Diskussion</b> .....	<b>22</b>
5.1	<i>Kostnader</i> .....	22
5.2	<i>Framtid</i> .....	22
5.3	<i>Påverkan på besättningen</i> .....	23
5.4	<i>Jämförelse med föreslagna åtgärder i SOU 2010:73</i> .....	24
5.5	<i>Metoddiskussion</i> .....	25
5.5.1	<i>Utförande av intervjuer</i> .....	25
5.5.2	<i>Hantering och analys av data</i> .....	26
5.5.3	<i>Rapportens validitet samt reliabilitet</i> .....	26
5.5.4	<i>Källkritik</i> .....	27
<b>6</b>	<b>Slutsatser</b> .....	<b>28</b>
6.1	<i>Förslag för framtida studier</i> .....	28
	<b>Referenser</b> .....	<b>29</b>
	<b>Bilagor</b> .....	<b>31</b>
	<i>Bilaga A. Utvecklingen av svenska handelsflottan åren 2005-2015</i> .....	31
	<i>Bilaga B. Intervjufrågor</i> .....	32
	<i>Intervjufrågor till de svenskflaggade rederierna</i> .....	32
	<i>Intervjufrågor till de utlandsflaggade rederierna</i> .....	32
	<i>Intervjufrågor till Svensk Sjöfart</i> .....	32
	<i>Intervjufrågor till SEKO Sjöfolk</i> .....	32
	<i>Intervjufrågor till Sjöbefälsföreningen</i> .....	33

## Definitionslista

DIS:	Danskt Internationellt Skeppsregister/Dansk Internationalt Skibsregister
DWT:	Deadweight tonnage; fartygets totala lastkapacitet
EES:	Europeiska ekonomiska samarbetet
FAS:	Färöarnas Internationella Skeppsregister/Faroe Islands International Ship Register
GT:	Gross Tonnage/Bruttodräktighet
NIS:	Norskt Internationellt Skeppsregister/Norsk Internasjonalt Skipsregister
SEK:	Svensk krona
Ship management:	En särskild avdelning/företag med ansvar för underhåll och drift av ett fartyg
SIS:	Svenskt Internationellt Skeppsregister
SOU:	Statens offentliga utredningar
STCW:	The International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers
TAP-avtal:	Tillfälligt anställd personal, besättning från länder utanför EES på svenska fartyg
Utflaggning:	När ett fartyg byter flagg och register

# 1 Introduktion

Antalet svenskflaggade handelsfartyg har under de senaste åren minskat kraftigt, med förlorade jobb som resultat (Adolfsson, 2 juni, 2014). Sedan 2001 har den svenskflaggade handelsflottan minskat med ungefär 60 procent, samtidigt som den stora delen av den europeiska flottan har ökat. Antalet svenskkontrollerade handelsfartyg har ökat sedan 2005, medan den svenskflaggade handelsflottan har minskat. Antalet fartyg på över 300 GT under 2014 var 196 stycken (Svensk Sjöfart, u.å.), men ett bättre sätt att mäta handelsflottans storlek är att ta hänsyn till antalet fartyg med rätt till sjöfartsstöd. År 2014 låg den siffran på 112 stycken, för att sedan ha minskat ytterligare till 110 under 2015 (Silverfjäll, 2016). Detta kan jämföras med år 2001, då antalet fartyg med sjöfartsstöd låg på 254 stycken (Svensk Sjöfart, u.å.). Se bilaga A.

Utflaggningen har bland annat berott på bristande konkurrensförutsättningar jämfört med övriga europeiska länder, samt att de svenska skattereglerna har gjort det olönsamt att bedriva sjöfart under svensk flagg. De flesta fartyg som flaggats ut har gått till grannländer, så som Finland och Danmark (Svensk Sjöfart, u.å.).

Sverige har planerat att införa tonnageskatt sommaren 2016. Enligt infrastrukturministern Anna Johansson ska detta medföra fler inflaggningar och därmed bland annat långsiktigt öka andelen jobb i Sverige och öka den svenska sjöfartens konkurrenskraft (Andersson, 1 sep., 2015). Om den svenska sjöfarten hade följt utvecklingen för den europeiska sjöfarten, så hade den vuxit med mellan 9 och 21 procent mellan år 2005 och 2012. I så fall hade Sveriges BNP kunnat öka med mellan 1,4 och 3,4 miljarder SEK och ge mellan 3700 till 8500 fler jobb än idag. (Svensk Sjöfart, u.å.).

I statens offentliga utredning SOU 2015:4 om ett svensk tonnageskattesystem sammanfattas en del skäl från SOU 2010:73 till varför Sverige bör upprätthålla en svenskflaggad handelsflotta. De skäl som nämns är Sveriges möjligheter att påverka arbetet inom internationella organisationer om miljö- och sjösäkerhet, för att upprätthålla en sjöfartskompetens i Sverige och för att bidra till de strategiska mål som EU satt upp för sin sjöfartspolitik (SOU 2015:4). Utöver detta, skrev regeringen att en svenskflaggad handelsflotta är viktig för att svenska sjömäns möjlighet till att få jobb och för tillgången till praktikplatser för Sveriges sjöfartsstudenter, samt att en stark sjöfartsnäring genererar jobb både iland och till sjöss (Regeringskansliet, 2015).

## 1.1 Syfte

En kvalitativ studie som syftar på att identifiera faktorer som påverkar ett svenskt rederis val av flaggstat, med fokus på det svenska skeppsregistret. Den ämnar även att få svar på vad sjöfartsbranschen tycker att det behövs för åtgärder för att fler rederier skall flagga sina fartyg i Sverige istället för i andra länder. Rapporten syftar till att ge svar på om svensk kompetens är viktig för svenska rederier, samt hur besättningen påverkas av om ett fartyg har svensk eller utländsk flagg.

## 1.2 Frågeställning

Vad krävs för att ett rederi skulle vilja registrera sina fartyg i det svenska skeppsregistret?

- Vad har förändrats inom svensk sjöfart sedan utredningen 2010:73 genomfördes?
- Kommer införandet av tonnageskatten påverka rederierna till att flagga svenskt?
- Är svensk kompetens viktig för ett rederi och påverkas den om fartyget har svensk flagg?
- I vilken grad påverkar svenska myndigheters service, handläggningstid och kostnader rederiers vilja att flagga svenskt?

## 1.3 Avgränsningar

En avgränsning som använts är att samtliga rederier som intervjuats är svenskkontrollerade. Det finns ingen geografisk begränsning när det gäller vilka företag som intervjuats, dock är antalet företag begränsat på grund av tidsomfånget. Statliga myndigheter, såsom Sjöfartsverket och Kustbevakningen, har inte intervjuats då de kan antas vara svenskflaggade. De ekonomiska faktorer som påverkar rederiernas val av flaggstat har behandlats, emellertid inga specifika siffror då detta kan vara känslig information för företagen samt för att begränsa rapporten ytterligare.

## 2 Bakgrund

### 2.1 Den svenska utflaggningens historia

I en bok av Hermansson (2006, s. 179-241) berättas det om svensk sjöfarts historia, och här nedan följer en sammanfattning av boken om historien från 1970-talet och fram tills idag.

Under 1970-talet började utflaggningen bli ett problem för Sverige. Yom Kippur-kriget år 1973 då Israel anfölls av Egypten och Syrien påverkade fraktmarknaden för tankfartyg. Priset steg väldigt högt när kriget bröt ut och en kort tid senare sjönk det med 80 procent. Under 1975 sjönk frakterna ännu mer till nio SEK per ton för en standard rundresa till Persiska viken. Fram tills mitten av 1970-talet hade Sverige satsat mycket resurser på att bygga tankfartyg, därmed var denna fraktnedgång förödande för den svenska varvsindustrin och tankfartygsägarna. Linjesjöfarten påverkades även negativt av inflationen, då det fanns svårigheter att anpassa frakttarifferna när kostnaderna hade ökat såpass mycket.

I slutet av 1970-talet började sjöfartskonjunkturen se ljusare ut, det var dock fortfarande olönsamt för många rederier. Det gick inte så bra för Sverige, deras största hinder var den försämrade konkurrenskraften då svenska fartyg var bland de som hade högst kostnadsläge i världen. Detta var även ett problem på grund av att 85 procent av den svenska handelsflottan var sysselsatt utomlands. Under denna period gick det en aning bättre för trampsjöfarten än de andra segmenten, exempelvis linjesjöfarten hade fortfarande svårt att hävda sig.

Under 1970-talet tillsattes en flaggutredning, som anses vara en av de viktigaste händelserna inom sjöfarten i Sverige på 70-talet. Utredningens förslag var att göra det olagligt att sälja eller överlåta ett fartyg till ett svenskägt rederi i utlandet utan myndigheternas tillstånd. Detta gällde endast om det svenska rederiet ville behålla driften av fartyget inom företaget, all annan försäljning av svenska fartyg krävde inget godkännande från myndigheterna utan endast en anmälan om detta.

Sveriges Redareförening genomförde under 70-talet en utredning som ett försök för att minska kostnaderna för fartyg registrerade i det svenska skeppsregistret. Föreningen föreslog att man skulle minska antalet besättningsmedlemmar till nio för ett fartyg i närfart samt tretton stycken för ett fartyg i fjärrfart. Det infördes flera andra bestämmelser efter detta, bland annat år 1980 då nya regler infördes angående minimibemanning och nya fartområden. De nya reglerna innehöll även förbud mot bristmönstring, som innebär att det är olagligt att anställa någon på en högre position än vad personen har behörighet till. Krisen i Sverige under 70-talet medförde att flera svenska rederier var tvungna att sälja sina fartyg när det inte var kommersiellt attraktivt. Flera minskade sin verksamhet eller gick rent utav i konkurs. Vissa rederier gick det dock bra för, exempelvis Stena.

Under 80-talet infördes ett internationaliseringsavtal, som innebar att det var möjligt att flagga ut svenskt tonnage samtidigt som man kunde behålla samma ombordanställda. Anledningen till att det infördes var bland annat på grund av att det förenklade för rederier som fraktade tonnage som inte längre var lönsamt under svensk flagg. I slutet av 80-talet införde både Norge samt Danmark internationella register, som kortfattat innebar att rederierna betalade sin besättning internationella löner utan skatt. Sverige var nära på att inrätta ett sådant register men regeringen valde att inte göra det utan gav sitt stöd till rederierna genom skatteåterbäring samt sänkta sociala avgifter. Under 80-talet infördes sjöfartsstödet i Sverige och skulle vara mellan år 1983 och 1986. Stödet baserades på mängden inbetald sjömansskatt per anställd på fartyg

registrerade i det svenska skeppsregistret. Redareföreningen hävdade dock att denna åtgärd var otillräcklig.

På 70-talet var 93 procent av flottan registrerade i Sverige och resten registrerade utomlands, däremot var situationen omvänd under 90-talet. Den största anledningen till att svenska rederier valde att flagga ut var de höga besättningskostnaderna. En annan faktor var flagglagen, som hindrade svenska rederier att fritt disponera sin egen egendom.

År 1991 tillsattes en borgerlig regering i Sverige, som ingav hopp om en förändring i svensk sjöfartspolitik. Kort efter att regeringen tillsattes föreslog kommunikationsdepartementet att flagglagen skulle tas ur kraft vid kommande årsskifte. En stor del utav Sveriges Redareförenings arbetsuppgifter var utifrån regeringens lovord. Föreningen gav ett förslag som innefattade åtgärder för att stärka den svenska sjöfartens konkurrenskraft. Innehållet liknade det som planerades eller gällde i andra länder både utanför och inom Europa. Lika snabbt som det togs upp bleknade planerna när den lovade sjöfartspolitik inte fullföljdes, och sjöfartsstödet som regeringen hade lovat att avskaffa förlängdes med ytterligare ett år. Vid årsskiftet 92/93 sänktes stödet med 9000 SEK per år samt heltidsanställd per svenskt fartyg. I och med osäkerheten som skapades kring det svenska sjöfartsstödet innebar detta att rederierna blev negativt inställda kring att registrera sina fartyg i det svenska skeppsregistret. Detta resulterade i att den svenska handelsflottan hade minskat med tjugo procent år 1993, samt fortsatte att göra det flera år framöver.

År 1994 infördes EES-avtalet och Sverige var i förhandling om att gå med i EU. Frågor som exempelvis konkurrensregler inom sjöfarten i Europa blev aktuella och som Redareföreningen ägnade allt mer tid på. Den 1 januari 1995 blev Sverige medlem i EU.

År 1995 gjordes en sjöfartspolitisk utredning som hade som syfte att få fram den svenska sjöfartens konkurrensförutsättningar samt hur svensk sjöfart kunde utvecklas. Efter att utredningen hade lagt fram sina förslag gav det till följd att år 1996 hade den svenska handelsflottan ökat med tretton fartyg. Detta upplyft blev dock kortvarigt då år 1997 presenterades en ny utveckling i den Europeiska sjöfartspolitik som resulterade i större oro hos de svenska redarna. Den nya politiken innebar att några länder införde en så kallad tonnageskatt, som diskuteras mer i detalj i kapitel 2.5, som medförde att de svenska rederiernas konkurrenskraft blev ännu svagare. Detta resulterade i att den svenska utflaggningen återigen ökade.

Redareföreningen konstaterade att om inte regeringen på något sätt försökte stärka den svenska handelsflottan, skulle den på sikt att minska med 150-175 fartyg, som skulle innebära att flottan i stort sett skulle försvinna då den vid det tillfället bestod av 190 fartyg. Redareföreningen samt SEKO Sjöfolk kom tillsammans fram till att man bör införa så kallade TAP-avtal, som innebär att man kan anställa ombordpersonal från lågkostnadsländer. Detta diskuteras mer i detalj senare i kapitel 2.3. Regeringen konstaterade att detta skulle innebära att man minskade sina bemanningskostnader, dock skulle det resultera i färre arbetstillfällen för svenska sjömän. Regeringens förslag på alternativ lösning vore en höjd kompensation för sociala avgifter, som skulle vara konkurrenskraftigt nog jämfört med de andra ländernas fartyg.

Utflaggningen fortsatte att öka efter regeringens sparsamma inställning gentemot svensk sjöfart och som resulterade i att år 1998 var den svenska flottan på under två miljoner ton. Under slutet av 90-talet blev till slut TAP-avtalen godkända och det beslutades att maximalt hälften av besättningen skulle få ha TAP-avtal. Svensk besättning fick dock inte sägas upp för att ersättas

av billigare arbetskraft. I december 1999 fanns det 300 befattningar ombord den svenskflaggade handelsflottan som hade TAP-avtal, majoriteten av dessa hade filippinsk nationalitet.

År 2001 beslutade den svenska riksdagen samt regeringen om att införa en nettomodell. Detta medförde att den svenska sjöfarten skulle kunna få samma konkurrenskraft som andra medlemsländer i EU gällande bemanningskostnaderna. Åsikter inom sjöfartsnäringen har varit att det inte räckte med en nettomodell utan det behövde införas tonnagesbaserad rederibeskattnings samt fortsatt arbete med EU:s State Aid Guidelines, som diskuteras mer i detalj i kapitel 2.7. År 2006 lämnades en utredning om tonnageskatt till finansministern och den allmänna tron var att den föreslagna tonnageskatten skulle införas.

Trots att det ett antal seniorbefäl gick i pension efter sekelskiftet, fanns det gott om befäl samt manskap i Sverige år 2006. Ju fler rederier som väljer att registrera sitt fartyg i det svenska skeppsregistret, desto fler arbetstillfällen blir tillgängliga både för befäl och manskap.

Det gick bra för den svenska handelsflottan de första åren efter sekelskiftet. Nettomodellen hade genomförts, som resulterade i reducerade besättningskostnader och som i sin tur gjorde att några redare valde att flagga in både äldre samt nybyggda.

## 2.2 Sjöfartsstöd

Sjöfartsstöd är ett stöd som betalas till arbetsgivare som ersättning för skatt på sjöinkomst, samt kostnaderna för arbetsgivaravgifter och allmän löneavgift (Trafikverket, 2015). Sjöfartsstödet år 2010 på 1,82 miljarder SEK. Sjöfartsstödet har minskat sedan dess, år 2013 var det 1,48 miljarder SEK. En minskning på 220 miljoner SEK sedan år 2010.

Enligt Transportstyrelsen (P. Silverfjäll, personlig kommunikation, 2016) så var antalet stödberättigade fartyg 112 stycken år 2014, och hade därefter minskat till 110 för 2015. Det totala stödbeloppet för respektive år, uppgick till totalt 1415 miljoner SEK år 2014, för att sedan öka till totalt 1426 miljoner SEK år 2015. Enligt Delegationen för Sjöfartsstöd hos Transportstyrelsen beror detta på att lönerna för ombordanställda har ökat, därmed ökar även avgifterna som är förknippade med de ombordanställda. *Se bilaga A.*

Under sommaren 2014 utökades sjöfartsstödet från att bara gälla last- och passagerarfartyg, till att även gälla fartyg som är anpassade för särskilda funktioner. Exempel på fartygstyper som skulle innefattas i det utökade sjöfartsstödet är kabel- och rörlägningsfartyg, kranfartyg och olika slags forsknings- och mätfartyg. Sjöfartstidningen uppskattade 2014 att ett 30-tal fartyg skulle beröras av det utökade sjöfartsstödet. Dessa fartygstyper har relativt små besättningar och totalt skulle antalet anställda på dessa uppgå till ungefär 300 personer (Andersson, 3 april, 2014).

## 2.3 TAP-Avtalet

TAP-avtalet kom till 1998 genom en överenskommelse mellan fackförbunden och arbetsgivarna för att hindra svenska fartyg och rederier från att flytta utomlands (P.A. Sjöberger, personlig kommunikation, 2016). Syftet var att försöka möta konkurrensen från de öppna register som finns, samt att många länder i Europa hade vidtagit åtgärder för att stödja och utveckla sin nationella handelsflotta.

Avtalen innebär att delar av besättningen på svenska fartyg som är sysselsatta i internationell trafik kan bemannas av medborgare från länder utanför EES, vilka har särskilda kollektivavtal. En skillnad mot svenska ombordanställda är att TAP-personal endast får betalt för effektiv arbetstid, medan svenska ombordanställda har betald ledighet. TAP-avtalen innefattar en viss flexibilitet för rederiet, då de fastställda nivåerna inte gäller för befattningar på enskilt fartyg, utan rederiets fartygsflotta. Det möjliggör en lättare rotation på besättningar mellan fartygen. Enligt Svensk Sjöfart (Svensk Sjöfart, u.å.) finns det ca 400 filippiner på svenska handelsfartyg, där samtliga arbetar inom TAP-avtalen.

Under 2010 reviderades avtalen, och TAP-kvoterna ändrades till 75 procent för de SEKO-anslutna. Den andra fackföreningen, Sjöbefälsföreningen, har idag inte några fastställda procentsatser för befälssidan av besättningen. Men ett absolut krav är att befälhavare och teknisk chef skall inneha svenska behörigheter (Svensk Sjöfart, u.å.). I ett protokoll som fördes mellan Sveriges Redareförening (nuvarande Svensk Sjöfart) och Svenska Maskinbefälsförbundet år 1997, så kom parterna överens om att TAP-avtalet inte skulle innefatta passagerarfartyg och fartyg som är övervägande sysselsatta i inrikestrafik (Gezelius, Themnér & Fransson, 1997). Det finns idag inga begränsningar på tillåtna nationaliteter inom TAP-avtalet, förutom att de måste vara medborgare från ett land utanför EU/EES. SEKO Sjöfolk och Sjöbefälsföreningen måste dock godkänna de bemanningsbolag som används, så att de sköter sin personal på ett bra sätt och att de inte är återkommande i tvisteförhandlingar med ITF. Enligt SEKO Sjöfolk har de dessutom ett veto, som gör att de kan neka rederier att använda sig av särskilda bemanningsbolag (SEKO Sjöfolk, personlig kommunikation, 2016).

## 2.4 Oljebolagens krav på besättningens sammansättning

Oljebolagen har en del krav på besättningens sammansättning, med en så kallad "crew matrix", eller "officers matrix". I dessa stipuleras vilka krav respektive oljebolag har för besättningen, både i maskin och på bryggan. Bland de krav som ställs finns (Lipsberg, A., 2014):

- Antal år hos den specifika operatören
- Antal år i aktuell position
- Antalet år på den specifika typen av tankfartyg
- Antalet år på alla typer av tankfartyg

Hur kraven är på varje punkt varierar mellan oljebolagen, vilket gör att det kan vara svårt att uppfylla olika oljebolags krav (Q88.com, 2011). Exempel på hur dessa krav kan se ut är att den sammanlagda tiden hos den specifika operatören för både befälhavare och överstyrman tillsammans inte får understiga två år, även att deras totala sjötid på alla typer av tankfartyg tillsammans inte får understiga sex år (BP Shipping Fleet Operations, 2010).

## 2.5 Tonnageskatt

Under de senaste åren har det varit en rad utflaggningar från det svenska skeppsregistret, med en del förlorade arbetstillfällen som följd. Många av dessa fartyg har gått till andra register inom EU. En av anledningarna har varit avsaknaden av ett tonnageskattesystem som de flesta länderna inom EU redan har infört (Abrahamsson, 2013). Tonnageskatt innebär att ett rederi betalar skatt som fastställs schablonmässigt utifrån sitt tonnage, oberoende av de vinster eller förluster som ett rederi har. Tonnage i det här fallet anses vara ett volymmått på fartygens lastkapacitet, och därmed fartygens möjlighet till intjäning (Svensk Sjöfart, u.å.).



Anledningen till att EU valde att utforma tonnageskattesystemet var på grund av att minska risken för att rederier skulle välja att flagga ut till länder utanför unionen och med bekvämlighetsregister. Orsaken till att Sverige har valt att vänta med införandet är på grund av diskussionen om rederiernas latent skatteskulder. Den sittande regeringen har fått i uppdrag att försöka hitta en passande återbetalningslösning för dessa (Ovesen, 23 jan., 2015).

Med denna bakgrund är detta ämne intressant att undersöka på grund av, bland annat, beslutet av att införa det länge efterfrågade tonnageskattesystemet i Sverige. Detta påverkar inflaggningen av fartyg på grund av att det ger Sveriges rederier konkurrensförutsättningar som liknar mer det de andra länderna har i EU. De svenska rederierna har utsatts för hård konkurrens av de länder som har infört tonnageskatt, och för att vända trenden av utflaggning från det svenska skeppsregistret har den svenska regeringen beslutat att införa tonnageskatt från sommaren 2016 (Andersson, 1 sep., 2015).

Under branschmässan Donsö Shipping Meet hösten 2015, meddelande infrastrukturminister Anna Johansson att regeringen föreslår ett tonnageskattesystem. Tonnageskattesystemet som lagts fram planeras träda i kraft under sommaren 2016, och kommer finansieras helt inom trafikanslaget. Det kommer ta tid att införa det, eftersom det först skall skrivas en lagrådsremiss, och granskas i EU eftersom det klassas som ett stöd (Donsö Shipping Meet, 2015). Finansieringen sker genom en justering av sjöfartsstödet med 20 miljoner SEK, och 5 miljoner SEK från att rederiernas ackumulerade överavskrivningar räntebeläggs när de går in i systemet. Andra halvan tas från övriga transportslag inom transportanslaget. Målet med förslaget är att det skall leda till fler svenskflaggade fartyg, och därmed bättre utbildningsmöjligheter för människor som vill jobba ombord på fartyg. Detta genom att det skapas fler praktikplatser, och att det långsiktigt skall generera fler jobb (Andersson, 1 sep., 2015). Enligt den utredning som gjordes om ett svenskt tonnageskattesystem, så skall fartyg uppgå till minst 100 GT och gå minst 75 procent i utrikes fart, eller inrikes i annat land, för att kvalificeras för tonnagebeskattning (SOU 2015:4).

## **2.6 Internationellt Skeppsregister**

Alla handelsfartyg är registrerade i ett skeppsregister, och bär någon nations flagga. Det finns två typer av register, ett nationellt som är för inhemskt ägda fartyg, och ett internationellt som är öppet för både utlands- och inhemskt ägda fartyg. Termen öppet register kan anses vara missvisande, eftersom det ofta finns krav att ägande eller drift skall ske från registreringslandet (Statskontoret, rapport 2010:17). Här nedan förklaras delar av grannländernas sjöfartspolitik, med inriktning på deras internationella register, eftersom rederierna som intervjuats ofta har jämfört Sverige med grannländernas register.

### **2.6.1 DIS - Dansk Internationalt Skibsregister**

Det danska internationella skeppsregistret tillkom 1988 för att stärka de danska rederiernas internationella konkurrenssituation, och för att hindra en utflaggning av danska fartyg. Utflaggning var på den tiden inte något som var särskilt omfattande i Danmark, men en tendens som börjat i många andra västeuropeiska länder (Folketinget, 2014). De finns dessutom två andra register i Danmark, varav ett är öppet för alla typer av fartyg, inkluderat fritidsbåtar och husbåtar. I Danmark finns även en version på sjöfartsstöd, en nettolönemodell, som innebär att rederierna inte betalar någon skatt på sina sjömän (Søfartens Ledere, 2012). Under 2002 införde de även ett tonnageskattesystem, som är öppet för alla fartyg som är över 20 GT, till skillnad från övriga skandinaviska länder, där gränsen är 100 GT.

Både last- och passagerarfartyg kan registreras i DIS om de seglar med internationell konkurrens och är över 20 GT (Folketinget, 2014). För fartyg registrerade i DAS (Dansk Alminderligt Register) finns krav på att styrmän, befälhavare och teknisk chef skall ha danska certifikat, men för fartyg som är registrerade i DIS krävs inte danska certifikat. Däremot krävs det att certifikaten erkänts av danska Sjøfartsstyrelsen, och att befälhavaren är medborgare i Danmark eller annat EU/EES-land (Sjøfartsstyrelsen, u.å.). Dock kan upp till 40 procent av ett rederis DIS-flaggade flotta få undantag från detta krav (P. Sønderstrup, personlig kommunikation, 2016). Det går dock att ansöka om dispens från villkoren för en enskild resa, eller en bestämd period om max sex månader (Sjøfartsstyrelsen, u.å.).

### **2.6.2 FAS - Faroe Islands International Ship Register**

Alla fartyg som registreras i FAS måste vara över 100 GT, och mindre än 20 år gamla. Även att företaget som äger fartygen måste vara registrerat på Färöarna, men ägaren till det företaget kan vara helt eller delvis utländskt. För FAS-flaggade fartyg finns inga nationalitetskrav för någon i besättningen, det enda krav är att besättningen har certifikat utfärdade enligt STCW-konventionen. I likhet med Danmark och Norge, införde Färöarna ett tonnageskattesystem, som rederier på Färöarna kan använda sig av. För att kvalificera sig till tonnageskattesystemet krävs det att de är utsatta för internationell konkurrens ([www.fas.fo](http://www.fas.fo)).

### **2.6.3 NIS - Norsk Internasjonalt Skipsregister**

I Norge finns två skeppsregister, ett internationellt register som beskrivs nedan, samt ett traditionellt register som kallas NOR, Norsk Ordinært Skipsregister. 1987 införde Norge ett internationellt register med målen att säkra att norskägda fartyg förblev under norsk flagg, förbättra konkurrensvillkoren för norskregistrerade fartyg i utrikesfart och upprätthålla sysselsättning för norska sjömän. Inom NIS är det lättare krav på ägande, då registret är öppet för alla typer av ägande och utan krav på verksamhet i Norge. Ett fartyg som är registrerat i NIS tillåts dock inte transportera last eller passagerare mellan norska hamnar, eller gå i fast linjetrafik mellan norsk och utländsk hamn (Sjøfartsdirektoratet, 2014). På NIS-flaggade fartyg finns inga restriktioner på nationaliteter på besättningen, men ett krav är att befälhavaren skall vara EES-medborgare. Det finns möjlighet till att ansöka om undantag från detta krav. Norge har ett tonnageskattesystem, som rederiet kan beskattas inom oavsett om fartyget är registrerat i NIS, NOR eller övriga staters flagg (Sjøfartsdirektoratet, 2014).

### **2.6.4 SIS - Svenskt Internationellt Skeppsregister**

SIS innebär att man förenklar processen för de svenska rederierna att anställa sjömän från lågkostnadsländer, som arbetar enligt andra villkor som ger lägre bemanningskostnader. Vidare nämns att det krävs förändring i svensk arbetsrätt för att SIS ska ge någon riktig inverkan på den svenska konkurrenskraften. Detta skulle dock stå i konflikt med internationella konventioner och fortsättningsvis kan ändringar i den svenska arbetsrätten resultera i att andra branscher också vill ha regelförändringar. Betänkandet ser svårigheten för sjöfartspolitikerna att kunna nå långsiktiga och stabila förutsättningar med ett SIS, och rekommenderar inte att det införs (SOU 2010:73).

## **2.7 State Aid Guidelines**

EU har utvecklat ett system med riktlinjer, som är utarbetade av den Europeiska Kommissionen, för att ge medlemsstaterna lika möjligheter att stärka och skydda sina nationella handelsflottor mot den övriga världens konkurrens.

Avsikterna med riktlinjerna är:

- Utveckla sjötransporter som tillförlitliga, effektiva, säkra samt miljövänliga,
- Gynna registrering och återregistrering till EU:s medlemsstater,
- Bidra till en konsolidering av de sjöfartskluster som skapats i medlemsstaterna, samtidigt som en konkurrenskraftig handelsflotta upprätthålls,
- Upprätthålla och utveckla kunskaper inom sjöfartsfrågor samt bevara och främja arbetsmarknaden för europeiskt sjöfolk,
- Bidra till utvecklingen av nya tjänster inom närsjöfart.

I riktlinjerna ger kommissionen EU:s medlemsstater en möjlighet att stödja sjötransporter och rederier finansiellt under en del villkor. Bland annat kan medlemsstaterna ge stöd till rederier som har sina fartyg registrerade i någon medlemsstats register. Undantag kan göras för fartyg i andra register om rederiet uppfyller vissa krav, till exempel att rederiet är etablerat i en medlemsstat, eller att det tydligt kan visas att detta påverkar EU positivt.

Exempel på stöd som nämns i riktlinjerna är skattereduktioner på rederiers bolagsskatt och sociala avgifter, samt i vissa fall även investeringsstöd. I riktlinjerna stipuleras att maxtaget för skattereduktion är en sänkning till noll för inkomstskatt, sociala avgifter för sjöfolk, samt företagskatten. Skattereduktionen på sociala avgifter kan ges på en del olika sätt, bland annat med hjälp av skattelättnader, eller genom en återbetalning av de sociala avgifter som rederiet betalat. Det ges även en möjlighet att subventionera en verksamhet som förflyttar gods, helt eller delvis, från väg till sjötransport med upp till 30 procent av driftskostnaderna, eller att delfinansiera inköp av utrustning till tjänsten med upp till 10 procent. Det nämns även att ett system, om att ersätta den vanliga företagsbeskattningen med tonnagebeskattning, betraktas som ett statligt stöd (Meddelande C(2004) 43 från kommissionen - Gemenskapens riktlinjer för statligt stöd till sjötransport [2004], C 13/03).

## **2.8 Konkurrensförutsättningar**

Enligt Statens offentliga utredning (SOU 2010:73), har närliggande sjöfartsnationers fartyg bättre konkurrensförutsättningar än svenskflaggade fartyg. Den största anledningen till detta är att Sverige har högre bemanningskostnader, som beror på att landet har en lägre andel besättningsmedlemmar från lågkostnadsländer än andra flaggstater.

Till övriga konkurrensnackdelar tillhör faktorn att Sverige har en avsevärt högre skatt på in-teckningar i fartyg, benämnd stämpelskatt, än exempelvis sitt grannland Danmark. Även att Sverige inte hade infört ett tonnageskattesystem än, som behandlas mer i detalj i kapitel 2.5.

Utredningen anser att avgifter som kan kopplas till att flagga svenskt, exempelvis avgifter för tillsyn och registrering, inte är väsentliga när ett rederi ska bestämma sig för att flagga sitt fartyg i ett annat lands register.

## **2.9 Näringslivets syn på det svenskflaggade fartyg år 2010**

Enligt utredningen SOU 2010:73 använder majoriteten av svenskt näringsliv inte fartyg som är svenskflaggade vid sjötransporter. De företag som intervjuats i betänkandet är verksamma inom petroleum-, skogs-, konfektion-, konsument- och fordonsindustrin, samt hamn- och rederiverksamheter. De anser att en tillgång till svenskflaggade fartyg inte påverkar Sveriges konkurrenskraft avsevärt mycket. Fördelarna med att ha svenskflaggade fartyg är rederiernas

kunskap om den svenska marknaden. Möjligheten till att driva frågor gällande innovation och utveckling är en annan positiv faktor till att välja fartyg med svensk flagg.

### **2.9.1 Drivkrafter för att bibehålla svensk handelsflotta**

Det finns ett flertal anledningar till att bibehålla en svensk handelsflotta då det ger Sverige möjlighet till att behålla svensk sjöfartskompetens, påverka internationella organisationers arbete inom miljö- och sjösäkerhet samt hjälpa EU:s sjöfartspolitik att uppfylla sina strategiska mål.

Utredningen anser även att man bör upprätthålla samma nivå av den svenska handelsflottan då den anses tillräcklig för att upprätthålla svensk sjöfartskompetens, alltså endast utföra åtgärder för att hindra utflaggning av svenska fartyg och inte utöka flottan. Om inga åtgärder görs är det stor risk för att utflaggningen kommer att fortsätta.

### **2.9.2 Åtgärder för att behålla den svenska handelsflottan**

Nedan är förslag på hur man kan stärka den svenska handelsflottans konkurrenskraft, som föreslogs i utredningen SOU 2010:73.

- Minska bemanningskostnaderna genom att öka andelen TAP-anställda på svenskflaggade fartyg, för att bygga upp de svenskflaggade fartygens konkurrenskraft.
- TAP-anställda bör regleras i centrala avtal. (SOU 2010:73) Det innebär att avtalen skrivs centralt mellan fackföreningar och företag, istället för lokalt mellan enskilt fackföreningar och enskilt företag
- Sjöfartsstöd borde ges till alla fartyg som innefattas av kommissionens principer för statligt stöd till sjötransporter. Detta medför att fartyg som i nuläget inte omfattas får ta del av det statliga stödet.
- Transportstyrelsen borde överväga att förenkla administrationen för rederierna genom att utnämna en övervakare som hanterar de ärenden som förekommer vid registrering av fartyg.
- Inrätta en innovationsfond för att stödja investeringar inom säkerhet och miljö till sjöss, som ska finansieras av sjöfartsstödet.
- Sjöfartsverket och andra berörda parter bör gemensamt ta fram ett program som ska fokusera på forskning och innovationer för det maritima klustret (SOU 2010:73).

## **2.10 Utflaggningens påverkan på besättningen**

En tidigare undersökning av Hult och Snöberg (2014 s. 127-128) undersökte hur svenska sjömäns arbetsinställning påverkades av att jobba på ett fartyg med utländsk flagg, jämfört med under svensk flagg. De två områden man fokuserade på var motivationen att jobba inom det specifika rederiet (organizational commitment), och motivationen att jobba med deras specifika yrke (occupational commitment). Rapporten delade in sjömännen i fyra kategorier utifrån deras ålder, där kom de bland annat fram till att de äldre (55+ år) ser en signifikant nedgång i occupational commitment om fartyget var utländskt, jämfört med om det var svenskt. Resultatet förklarades av att de var tillfredsställda med de socialförsäkringar som fanns under svensk flagg. Ett annat resultat var att utflaggning påverkade sjömännens organizational commitment i alla ålderskategorier, vilket beror på hur de anställda upplevde att den sociala sammansättningen var ombord. Detta berodde dock inte på nationella eller kulturella konflikter ombord, utan mer av hur noga övervägd den sociala sammansättningen var av rederiet.

De äldre sjömännens occupational commitment minskade under utländskt flagg på grund av missnöje över social trygghet (exempelvis försäkringar). Om de istället seglade under svensk

flagg upplevde de bättre ledarskap, bättre kontakt med landorganisationen, starkare fackförbund, bättre arbetstrygghet och att de kunde bidra mer till samhället.

Baserat på dessa upptäckter, rekommenderade författarna att rederierna bör ta hänsyn till och noga överväger den sociala sammansättningen ombord. Utöver detta bör de upprätthålla en känsla av samhörighet med hemlandet, även om fartygen är utflaggade. De påpekade även vikten av att upprätthålla rutiner och policys, en bra dialog med fackförbunden, samt främja utvecklandet av tillräckliga avtal för social trygghet.

## **2.11 Avgifter vid inflaggning till Sverige**

När ett rederi ska registrera sitt fartyg i Sverige tas det ut en avgift för detta. Det tas ut en avgift för att skeppsmäta fartyget, som måste göras för alla fartyg som ska registreras i det svenska skeppsregistret. Likaså medför det kostnader för regelbundna besiktningar av fartyg och rederi samt utfärdande av certifikat för de som väljer att flagga svenskt.

I regeringens lagrådsremiss den 28 maj 2009 bedömde de att Transportstyrelsens verksamhet borde finansieras huvudsakligen med avgifter. Deras verksamhet inkluderar bland annat tillstånd, kontroll och register av fartyg. Avgiftsbeloppet ska vara tillräckligt högt så att det täcker de kostnader som uppstår för myndigheten för den aktuella tjänsten.

### **2.11.1 Den totala avgiften vid registrering av fartyg år 2010**

Vid 2010 skulle den totala avgiften för registrering av ett typskepp höjas från 2100 SEK till 16000 SEK. Denna summa inkluderar kostnaden för inteckning på 1 miljon SEK, anteckning om innehav av pantbrev samt avgifter för registrering, inskrivning av förvärv och nationalitetscertifikat.

Svensk Sjöfarts Tidning (SST 1/2010) har gjort en jämförelse över kostnaden för att registrera sitt fartyg i Sverige jämfört med DIS. Enligt deras räkneexempel uppgår kostnaden för att registrera ett fem år gammalt produkttankfartyg på 15'000 dwt till 625000 SEK i Sverige, jämfört med 281000 SEK i DIS. I exemplet köptes fartyget för 142 miljoner SEK. Den största skillnaden var stämpelskatten i Sverige på 426000 SEK, jämfört med motsvarande Tingslysningssavgift på 176000 SEK i DIS för fartyget i fråga (SOU 2010:73).

### **2.11.2 Den totala avgiften vid registrering av fartyg år 2016**

Avgifter för registrering, inskrivning av förvärv samt nationalitetscertifikat kostar 23000 SEK. (Transportstyrelsen, u.å.) Avgiften för en inteckning är 5500 SEK. Avgiften för anteckning om innehav av pantbrev är 5500 SEK. Sedan tar Transportstyrelsen ut en skatt på 0,4 procent, den så kallade stämpelskatten, vilket utgör 4000 SEK för en inteckning på 1 miljon SEK. (K. Sundholm, personlig kommunikation, 2016)

Totalt blir detta 38000 SEK. Om man jämför med vad den totala kostnaden är idag för registrering av ett typskepp inkluderat inteckning på 1 miljon SEK med hur det var år 2010, så är det en höjning med 22000 SEK.

## 2.12 Organisationer och myndigheter inom sjöfart

### SEKO Sjöfolk

Service- och kommunikationsfacket är en fackförening inom den större organisationen LO, Landorganisationen i Sverige. De arbetar inom nio olika segment; civil, energi, försvar, post, sjöfolk, tele, trafik, vård samt väg och ban. SEKO:s arbetsuppgifter är att teckna kollektivavtal samt sträva efter bra arbetsförhållanden och löner för deras medlemmar ([www.seko.se](http://www.seko.se)). Inom sjöfart organiserar de manskapet ombord, det vill säga matrosar, kockar, motormän etc. (SEKO, 2009).

### Sjöbefälsföreningen

En partipolitisk oberoende organisation som arbetar för att främja de fackliga, ekonomiska samt sociala intressena hos sjöfartens befäl och andra anställda i chefsposition. Deras syfte är även att förbättra den praktiska samt teoretiska utbildningen för sjöbefäl och sjöingenjörer ([www.sjobefalsforeningen.se](http://www.sjobefalsforeningen.se)).

### Transportstyrelsen

Transportstyrelsen är en statlig myndighet som ligger under Näringsdepartementet, och arbetar bland annat med det svenska skeppsregistret. De grundades år 2009 genom att man slog ihop Järnvägsstyrelsen, Luftfartsstyrelsen, Sjöfartsinspektionen, Vägtrafikinspektionen och delar av Länsstyrelsen och Vägverket till en myndighet ([www.transportstyrelsen.se](http://www.transportstyrelsen.se)). Transportstyrelsen har även varit ansvarig för mycket tillsyn av svenska fartyg, men har under en tid delegerat allt mer av tillsynsverksamheten till klassificeringssällskapen. Efter den senaste delegeringen, i början på 2016, är hamnstatskontroller ett av tillsynsområdena som fortfarande är kvar inom Transportstyrelsen (Bergman, 21 april, 2015).

För att förenkla inflaggningsprocessen tillsatte Transportstyrelsen under 2015 en "inflaggningslots", som skall undersöka vad som kan göras för att underlätta inflaggningen för rederier. Målet med inflaggningslotsen är att göra processen enklare och tydligare, med bland annat en smidigare kontakt mellan inblandade myndigheter, så som Skatteverket, Transportstyrelsen, Sjöfartsverket samt Delegationen för sjöfartsstöd. För att förenkla denna kontakt vill man skapa ett gemensamt fönster för kontakt med samtliga myndigheter (Ovesen, 20 jan., 2015).

## **3 Metod**

### **3.1 Urval**

Företagen som intervjuats är sex rederier, rederiorganisationen Svensk Sjöfart samt en av fackföreningarna. Rederierna som har intervjuats opererar i olika segment, majoriteten är inom tank men även RoRo och torrlast. Företagen valdes inte utifrån deras segment utan utifrån vilka vi fann som särskilt intressanta, och som skulle kunna bidra till att ge en så bra bild av branschens åsikter som möjligt. Rederierna har blandad bakgrund, varav två är helt eller delvis svenskflaggade och fyra har utländsk flagg. Vissa av rederierna har varit utflaggade sedan innan 2000-talet, och vissa har flaggat ut under senare år. De som intervjuats har i de flesta fallen varit VD för det aktuella rederiet eller organisationen, utom i enstaka fall där organisationen ansåg att de hade någon annan som var mer insatt i det aktuella ämnet. Under urvalet lades det en stor vikt på möjlighet till personlig intervju, vilket gjorde att de flesta finns etablerade inom Göteborgsregionen. Vilka frågor som ställts kan ses i bilaga B.

Kontakt gjordes med ytterligare två rederier men de hade tyvärr inte tid för att hålla i en intervju. Även den andra fackföreningen kontaktades men mottog inget svar på våra frågor.

### **3.2 Etik**

Rapporten har tagit hänsyn till deltagarnas integritet, individerna som deltar ska inte påverkas negativt för att de har deltagit i intervjuerna samt för de åsikter de har framfört. Alla åsikter och de intervjuer som gjorts har hanterats konfidentiellt, både sett till företagets namn samt namn på de personer som intervjuats.

Samma frågor har ställts till rederierna som intervjuats inom samma kategori, det vill säga de rederier som har flaggat ut respektive de som har svenskflaggade fartyg. Andra frågor har ställts till Svensk Sjöfart och fackföreningarna, då dessa som bekant inte är rederier men fortfarande är intressanta för rapportens resultat.

### **3.3 Intervju ansikte mot ansikte**

Vi har valt att använda oss av intervjuer ansikte mot ansikte. Denna metod är fördelaktig då man ofta får en mer utvecklad respons istället för kortfattade skrivna svar. Svarsfrekvensen är även högre vid intervju på plats och man har möjlighet att tolka reaktionen från den man intervjuar, för att avgöra tillförlitligheten i samtalet (Denscombe, 2009 s. 29). På grund av sjukdom fick en intervju med ett av rederierna ställas in, och gjordes därför istället via Skype.

### **3.4 Analys av data**

Som beskrivs i litteraturen av Denscombe (2009 s. 369- 371) så finns det fem steg i analys av kvalitativ data;

- Förberedelse av data
- Förtrogenhet med data
- Tolkning av data
- Verifiering av data
- Presentation av data

I vårt fall innebär förberedelse av data att noga lyssna igenom inspelningarna av intervjuerna och transkribera det som sagts. Insamlad data har sedan strukturerats genom att svaren har delats in i olika kategorier, såsom tonnageskatt och efterfrågade förändringar. Tolkning av data har skett genom att intervjuarnas svar skrivits ned separat och sedan jämförts med varandra för att hitta eventuella gemensamma mönster.

Verifiering av data har gjorts då samtliga intervjuer har spelats in och man kunnat kontrollera vad som egentligen sades. Ytterligare verifiering kan göras av intervjuer till exempel genom att man kontrollerar rimligheten i det som sagts, samt genom att leta efter teman i transkriberingarna.

När det gäller presentation av data så delades data in utifrån dess respektive ämnesområden, detta både utifrån vår handledares vägledning. Inga citat från intervjuerna togs med på grund av att de lätt kan tas ur sitt sammanhang (Denscombe, 2009 s. 264-267).

### **3.5 Reliabilitet och validitet**

Reliabilitet handlar om möjligheten till att kunna upprepa resultatet. Då detta är en kvalitativ studie så handlar reliabilitet snarare om att man på ett tillförlitligt sätt kan beskriva hur man har gått tillväga för att få fram sitt resultat för att framtida undersökare ska kunna fortsätta och samla in data med liknande utgångspunkt (Mälardalens Högskola, 2012).

Validitet berör istället relevansen hos insamlad data för det givna problemet, och att kunna kritiskt granska sitt eget arbete. Att kunna tillämpa resultatet på fler än de som medverkat i de intervjuer som genomförts är något som visar på god validitet (Mälardalens Högskola, 2014).



## 4 Resultat

### 4.1 Bemanning

Alla rederier vi har talat med har svenskt befäl på någon eller flera av deras fartyg, där manskapet generellt består av filippiner. Tre rederier har fartyg med östeuropeiskt befäl, där en även har fartyg med holländskt befäl. Några av rederierna som intervjuades har helfilippinsk besättning på ett antal av sina fartyg, där ett av rederierna har befäl från andra asiatiska nationaliteter, t.ex. Burma.

### 4.2 Svensk kompetens

Flera rederier ansåg att det finns skillnad mellan svenska sjömän och andra nationaliteter. De ansåg att de kan lämna mer ansvar till svenskar vid exempelvis inspektioner, och att det kanske skulle krävas mer planering från rederiet om man hade exempelvis filippinskt seniorbefäl. Ett annat rederi nämnde även att det var lättare att delegera mer av arbetet från landorganisationen till en svensk besättning, vilket de inte kan med exempelvis filippiner.

Flera rederier nämnde även att jämfört med filippiner så tänker de svenska sjömännen kanske ett steg längre och är inte så rädda för att beskriva misstag. Svenskar berättar om de gjort något fel, men att det inte ligger i den asiatiska kulturen att erkänna misstag då de ser det som ett misslyckande. Du måste tala om när det gått fel, eller när du behöver hjälp. Ett av rederierna refererade till ett klassiskt citat: "Captain, you must understand that in the Philippines, yes can mean a lot of things, and one of them is no". Rederiet nämnde att på grund av kulturskillnader kan det uppkomma sådana kommunikationsmissar när en filippinare säger ja, betyder det egentligen nej på ett sätt som inte vi förstår.

Angående om det finns någon typ av fördel kommunikationsmässigt att ha svensk besättning ska inte spela någon roll ansåg flera rederier, då all arbetskommunikation ska hållas på engelska. De anser dock att det är familjärt med att samtala med en svensk och att den känslomässiga faktorn försvinner när man talar engelska.

Flera rederier nämnde att svenska rederier generellt har en hög standard och ligger långt fram när det gäller exempelvis miljöfrågor. Fortsättningsvis berättade de att svenska rederier är duktiga på att driva fartyg, men framförallt att de har hög teknisk kompetens. Samt att det ingår mer ellära i den svenska sjöingenjörsutbildningen än det gör i den filippinska motsvarigheten, och detta medför att man kan behöva en elektriker utöver den tekniska chefen om denne är filipin. De sa även att det givetvis finns kulturella fördelar, att svenskar har en vana vid platta organisationer, att ha mycket ansvar etc.

För svensk utveckling och framtid ansåg ett rederi att det är fördelaktigt att ha kompetens som bor i Sverige, även för andra yrken som exempelvis klassificeringssällskapet, Transportstyrelsen och lotsar då rederiet inte tror att de kan vara av en annan nationalitet. Ett rederi ansåg att det behövs både svensk kompetens i land och ombord fartyg. Om man flyttar ett rederi utomlands, då försvinner det svenska kunnandet i rederiet. De ansåg att detta är tråkigt för framtidens skull. Ett av rederierna ansåg att svensk kompetens behövs om man ser på Sverige som land, och att det är trevligt med ett starkt svenskt sjöfartskluster. Rederiet nämnde även att det är viktigt försvarsmässigt att Sverige med sin långa kust har en stor kompetens. I och med att Sveriges flotta krymper försvinner också kompetensen.

Ett rederi ansåg att en nackdel med att anställa svenska sjömän är att jämfört med exempelvis en filippinsk sjöman är att det ställs högre krav hemifrån att vara hemma mer. Detta innebär att en del svenska sjömän säger upp sig när de väl har fått sitt kaptensbrev för att sedan bli exempelvis lots. Ett annat rederi ansåg att de på sätt och vis tycker att svensk kompetens behövs, men att de skulle klara sig om de inte hade svenskt sjöfolk. Rederiet ansåg även att den svenska attityden, historiken samt kulturen smittar av sig på sjöfolket, på gott och ont. En nackdel med att anställa svenskar är att det finns en del attityder bland svenska sjömän som kanske inte gör dem till den perfekta för just den situationen. Att svenskar har en tendens till att ha en bra helhetssyn och resonemang, men ibland kanske inte det passar att resonera utan uppgiften måste göras med en gång. En annan attityd som rederiet har upplevt bland vissa svenska befäl är att de kan vara lite motstridiga till att utföra lågkvalificerade uppgifter som att exempelvis byta olja för att ”de kan smutsa ned sig”.

Ytterligare en nackdel som ett rederi nämnde är att svenskar väsentligt dyrare än andra nationaliteter. Juniorer är väldigt mycket dyrare om man jämför med andra nationaliteter. Svenska seniorbefäl är dock inte så mycket dyrare längre. Om man jämför med hur det var för 1-2 år sedan så är inte svenskar ”jättedyra”. En av de intervjuade har nämnt att de helst vill behålla svenskar på befälsposterna men att svenskt manskap är väldigt dyrt jämfört med TAP-anställda. De har inte gett några specifika siffror då det varierar från avtal till avtal men att ett svenskt befäl är väldigt mycket dyrare. Ett rederi sa att bemanningskostnaden för svenska befäl inte är ett problem. De vill inte ha några svenskar med en väldigt låg lön för det skulle inga svenskar gå med på, därmed är det inte aktuellt. Rederiet nämnde dock att det är helt klart en differentierad lön, eftersom en filippinare har andra förhållanden och lever i ett billigt land.

Flera rederier nämnde att det handlar om att vilja värna och vara lojal mot sina anställda. Att bli tvungen att sparka en utländsk sjöman som arbetat för rederiet i 10 år för att ersättas av en svensk, bara för att uppfylla kraven för svensk flagg tyckte de inte var snällt. Flera rederier föreslog att det vore bra om Sjöbefälsföreningen införde lättare nationalitetskrav i en övergångsperiod för nyinflaggade fartyg, då många tankrederier redan nu har svårt att följa oljebolagens krav på besättningen. De upplevde att kravet på svensk befälhavare och teknisk chef blir ett hinder för framtida inflaggingar, eftersom många tankrederier kommer ha svårt att uppfylla dem kraven om de har någon annan nationalitet i de befattningarna. De talade även om att det är fackens uppgift att värna om arbetare, och rederierna anser inte att facken gör det om man tillåter att sparka någon på grund av dennes nationalitet.

Enligt flera rederier fanns det för ett år sedan inga svenska befäl att tillgå för att alla var i Nordsjön, nu har den branschen avtrubbats och svenska befäl är tillgängliga. Några nämnde även att det inte spelar någon roll om de har svenskar eller inte, de kan ha vilken nationalitet de önskar när de har respektive flagg. Det viktiga är att behålla bra och duktiga sjömän. Flera av de intervjuade nämnde även att de inte ville flytta bolaget till något annat land. De är svenskar och vill bo kvar här i Sverige, detta är även på grund av att man vill kunna attrahera svenskar till att arbeta hos dem. De nämnde att man måste komma bort från nationalitetstänkandet då sjöfartsbranschen är en internationell näring. Man ska inte se sjöfarten endast ur ett svenskt perspektiv, om man seglar globalt så är en svensk marknad rätt betydelselös.

Flera rederier ansåg att det blir enklare när besättningsmedlemmar talar samma språk, att de har samma värderingsgrunder och kultur men poängterar att det finns precis lika kompetenta människor i vilket land som helst. Rederierna ansåg att man ska ha den bästa personalen oavsett nationalitet, och det ska inte förekomma någon typ av diskriminering på grund av detta.

En av fackföreningarna ansåg att manskapets kostnad är väldigt liten jämfört med fartygets totala driftskostnader, vilket gör det konstigt att den kostnaden är så viktig för rederierna. De nämnde ett exempel om en damtopp, där priset per topp skulle öka med några ören med en helsvensk besättning jämfört med en lågkostnadsbesättning. I slutändan är det fraktköparna som måste fundera ett steg längre och vilja betala lite mer, i så fall skulle många av de här problemen vara betydligt mindre.

### 4.3 Tonnageskatt

Alla som intervjuades var positiva till att tonnageskattesystemet är på väg, och att det är väldigt viktig grund för att kunna fortsätta bygga upp den svenska sjöfarten. Många uttryckte dock en oro om och hur mycket det skulle hjälpa när Sverige är en av de sista i EU att införa det. Vissa nämnde även att det är tveksamt om så många kommer flagga tillbaka, men de tror att det kommer leda till fler svenskflaggade fartyg. De flesta framhävde att bitar av förslaget behöver finslipas för att få ett bra tonnageskattesystem i Sverige. Några av rederierna ville även poängtera att det är viktigt att politikerna förstår att det är början på en lång resa, och inte slutet av den. Fortsatt arbete för att stärka den svenska sjöfarten är det som behövs.

Rederiorganisationen Svensk Sjöfart ansåg att det tonnageskattesystem som är på gång är i hög grad konkurrenskraftigt mot andra europeiska länder, framförallt de nordiska länderna. De nämnde dock ett antal områden som behöver utvecklas ytterligare, för att få ett så bra tonnageskattesystem som möjligt. En av de stora fördelarna som nämndes är det slopade tidsfönstret, som många andra länder har i sina system. Tidsfönstret innebär att rederierna måste anmäla inom, till exempel två år, om de vill beskattas enligt tonnageskattmodellen.

Ett av problemen som Svensk Sjöfart nämnde var fartområdena för att vara kvalificerad för tonnagebeskattning, vilket ett av rederierna även höll med om. Som nämnt tidigare får fartyget gå i max 25 procent inrikes fart för att ett rederi skall vara kvalificerat för svensk tonnagebeskattning. Ett av rederierna frågade sig varför det skall vara mer fördelaktigt att segla med exempelvis dansk flagg på svensk inrikes fart än med svensk flagg. Istället för internationell trafik, sa Svensk Sjöfart att man borde använda ordvalet internationell konkurrens för att vara kvalificerad för tonnagebeskattning. Tonnageskattförslaget begränsar även möjligheten att frakta ut tonnagebeskattat tonnage på bareboatbasis till endast en gång i maximalt tre år under en tioårsperiod. Svensk Sjöfart anser att möjligheterna att frakta ut på bareboatbasis borde vara mer generösa eftersom bareboatbefraktning är en vanlig och viktig del inom sjöfarten.

De talade även om att de är tveksamma till det nuvarande förslaget om hur tonnageskatten ska finansieras, som är att en del av den beräknade kostnaden ska tas från sjöfartsstödet. De nämnde att många rederier är kritiska till detta, eftersom sjöfartsstödet är väldigt viktigt för den svenska sjöfarten. En annan del som Svensk Sjöfart ansåg borde ses över är storleksgränsen som idag är 100 bruttoton, som många andra länder också har. De nämnde att det under de senaste åren har det växt fram en ny typ av sjöfart, körning av personal samt underhållning av vindkraftparker ute till havs. Denna typ av sjöfart utförs ofta av mindre fartyg, som alltså inte omfattas av tonnageskatten när gränsen ligger på 100 bruttoton. Ett av rederierna ansåg att gränsen borde reduceras till 20 bruttoton, för att möjliggöra att även den typen av sjöfart omfattas av den svenska tonnagebeskattningen.

En annan reaktion om tonnageskatten var om de latent skatteskulderna och deras återbetalning. Svensk Sjöfart sa att planen från början var att rederierna skulle betala tillbaka detta när de

väljer tonnagebeskattning, men att pengarna eller viljan för att göra detta inte finns. Därför kom de överens att man skall göra en avstämning vart femte år för att se om flottans storlek har ökat, om den har gjort det så behöver man inte betala skatteskulderna. Ett av rederierna ansåg att man straffas om man måste sälja fartyg, eller om man vill gå mot ett mindre segment.

#### 4.4 Transportstyrelsen

Många av rederierna uttryckte att det finns en stor skillnad mellan Transportstyrelsen och deras motsvarigheter i andra länder, inom till exempel kundservice. De uttryckte även att man i Sverige inte får samma service av myndigheten som i exempelvis Danmark, Holland eller Singapore, där de verkligen visar intresse och tacksamhet att man valt att flagga sitt fartyg just där. Några av rederierna uttryckte även att man blev förvånad över det bemötande man fick från myndigheten i den nya flaggstaten, där man var väldigt mån om att jobba tillsammans för att bli så bra som möjligt, jämfört med det arbete de hade med Transportstyrelsen. De uttryckte dock att Transportstyrelsen har förändrats under den senaste tiden, att de har större vilja att utveckla registret och att de ger ett bättre bemötande, och denna förändring är väldigt positiv.

De var även väldigt positiva till den utökade delegering från Transportstyrelsen till klassificeringssällskapen, vilket finns i många andra länder. Anledningarna de angav varierade lite, men några angav att klassificeringssällskapen är mer konkurrensutsatta, och blir därför mer kundinriktade och vill ge en bra service. Delegeringen innebär även att mängden dubbelarbete minskar, vilket ett av rederierna gav ett tydligt exempel på. Vid nybyggnation av ett fartyg, hade klassificeringssällskapen ett eget team på plats, samtidigt som Transportstyrelsen hade ett eget som granskade byggnationen. Detta dubbelarbete kunde kosta rederiet stora summor, eftersom man fick betala både klassificeringssällskapet och Transportstyrelsen för arbetet. Några av rederierna poängterade dock att det inte nödvändigtvis är billigare att använda sig av klassificeringssällskapen, men att det är lättare att använda sig av en part. En annan positiv effekt som en del framhävde är att klassificeringssällskapen finns etablerade i många delar av världen, vilket gör att det tar kortare tid att få ut en inspektör jämfört med Transportstyrelsens inspektörer, som måste ta sig från Sverige till respektive land.

Ett av de medverkande rederierna flaggade in två fartyg i Sverige efter att den så kallade inflagningslotsen hade utsetts av Transportstyrelsen. Rederiet berättade däremot att det inte fungerade som väntat, de var lika komplicerat som det brukade vara, och att de inte fick något större intresse av inflagningslotsen. Många av rederierna nämnde även att Transportstyrelsen har höga administrativa kostnader jämfört med många andra länder, och ett av rederierna talade om att de inte har något emot att betala för det, men kostnaderna står inte i paritet med den service man får. Ett annat rederi uttalade sig även om oron över vilka krav de eventuellt ställer vid inflagning, eftersom detta inte testats i någon större grad ännu. En av fackföreningarna berättade även att många av de problem som funnits inom Transportstyrelsen nu är åtgärdade, vilket ett av rederierna också höll med om. Ett annat problem angående kostnader hos Transportstyrelsen som det pratades om var den stora kostnaden för att förnya olika certifikat, som är väldigt hög jämfört med de flesta andra länder.

Transportstyrelsen i sin tur berättade att en utredning har gjorts om eventuella regelförenklingar för fartygsregistreringar. Två av rederierna nämnde även att kostnaderna är högre i Sverige än i till exempel Danmark, vilket enligt Transportstyrelsen framförallt beror på stämpelskatten, som inte finns i Danmark. De nämnde även att de har en mycket kort handläggningstid, där ärenden som kommer in före kl. 12:00 en måndag till fredag får ett beslut samma dag, med undantag för storhelger så som midsommarafton, jul och nyår.

Ett av de svenskflaggade rederierna sa att man gärna betalar de kostnader som är förknippade med att flagga i Sverige, men de vill att de kostnaderna skall stå i paritet med Transportstyrelsens egna kostnader, eftersom det är en myndighet och inget företag. Ett annat problem är att det är väldigt dyrt att förnya certifikat.

#### **4.5 Orsak till utflaggning**

Ett rederi nämnde att anledningen till att de flagga ut var på grund av att de inte kände att Transportstyrelsen värnade om rederiet som kund och inte riktigt hjälpte till lika mycket som motsvarande myndighet i det nuvarande registret. Rederiet menade att Transportstyrelsen är konkurrensutsatta precis som alla andra, de poängterade att de helst vill ha en bra dialog där man tillsammans samarbetar för att bli bättre.

Flera rederier har nämnt att en annan bidragande faktor var det kostade mer att ha svensk flagg. De konkurrerar på en marknad och att ha högre kostnader än konkurrenterna fungerar inte i längden då fartyget blir dyrare i drift och det är kunden som påverkas i slutändan. Ett rederi påpekade dock att nu har kostnadsskillnaden minskat en del i och med att sjöfartsstödet har införts.

Rederiet ansåg även att Sverige inte har insett som andra länder har gjort att sjöfarten är en viktig industri och att man måste värna om den, och att det inte spelar någon roll om det är svensk eller dansk flagg på fartyget som ska transportera varorna. De jämförde även med Danmark som enligt dem har insett att sjöfarten genererar mycket jobb, inte bara till sjöss utan även iland. De ansåg att Sverige har fått en lite ändrad attityd, men åtgärderna som görs nu kommer inte märkas direkt, utan först om ett par år.

Rederiet ansåg att fackföreningarna är ett generellt problem och att de lägger sig i för mycket angående exempelvis om utländska sjömän ska få lägre lön osv.

Ett annat rederi nämnde att villkoren var för dåliga samt att det var för dyrt att vara kvar, att det inte var konkurrenskraftigt. Rederiet nämnde även att det tidigare var regelverken och Transportstyrelsens attityd som var ett stort hinder, nu handlar det snarare om Sjöbefälsföreningens vilja att faktiskt få det här att fungera. Att fackföreningarna ska hålla det de lovar samt införa stabila och långsiktiga villkor.

Ett av rederierna nämnde att en stor anledning till att de bytte flagg var som en protest mot det låga intresset av sjöfart från regeringens sida, där till exempel tonnageskatten dröjde väldigt länge, vilket även Svensk Sjöfart höll med om. Detta i en kombination med kostnadsnivån gjorde att man till slut valde att flagga ut. Ett av fackförbunden nämnde även att bankerna var en anledning till att vissa flaggade ut. De krävde i princip att vissa rederier skulle flagga ut när marknaden gick ner, trots att rederierna i en del fall hävdade att de inte skulle spara något på att göra detta. Inget av de medverkande rederierna har nämnt något om att det skulle ha varit en orsak till att de valt att lämna det svenska skeppsregistret.

Enligt de två rederierna som stannade kvar, helt eller delvis under svensk flagg, flaggade många ut till bland annat Danmark, Färöarna och Nederländerna på grund av krisen som rådde inom svensk sjöfart vid den tiden. De trodde även att kostnaderna som medföljde av bland annat avsaknad tonnageskatt samt bemanningskostnaderna påverkade många att flagga ut. Ett av rederierna framhävde att den största anledningen var den generella inställningen till sjöfart i

Sverige, med det låga intresset för tonnageskatt, samt att det upplevdes att man inte fick någon hjälp av Transportstyrelsen.

#### **4.6 De som har stannat kvar**

Ett av rederierna som har valt att ha kvar en del fartyg under svensk flagg nämnde att de är ett gammalt svensk familjeägt företag, som tycker att man bör kunna ha svenskägda fartyg samt svenskflaggade fartyg. Så länge som det är hållbart, annars kan de bli tvungna att byta. Det är även ett stort steg att flagga ut, samt att de inte vill sälja ut företaget till ett annat land då det även kräver att ledningen sitter i det landet. Rederiet nämnde även att de anställda svenska sjömän de har vill arbeta under svensk flagg, om de flyttat så hade kanske många slutat och de hade tappat kompetens inom rederiet. De ville inte ta risken att förlora en duktig besättning som arbetat för rederiet länge.

De tyckte att det är svårt att jämföra kostnaderna mellan två olika skeppsregister. Svensk flagg kanske är dyrare, men att man kanske kan vinna på det på ett sätt som är svårt att mäta, exempelvis att man har en bra besättning kvar. Fortsättningsvis nämnde de även att om man ska flytta företaget, då ska man göra rätt med skattereglerna. Vilken sida om lagen är man på? De tyckte att det var skönt att slippa den känslan och resurser för jurister som även kostar pengar. De ville även poängtera att det inte handlar om att stanna kvar, utan snarare om att fortsätta på samma sätt som de gjorde.

Rederiet ansåg att fackföreningarna inte är ett problem längre, men att de antagligen var det för ett tag sedan. De nämnde även att lönekostnaden för svenska sjömän inte är ett problem, om du ska ha utländskt befäl på höga positioner så har de antagligen en bra lön också. Lite lägre än en svensk men att det är inte en så stor skillnad. Rederiet nämnde att de ofta får frågan om varför de väljer att vara kvar i det svenska skeppsregistret, deras uppfattning var att det inte är de som har gjort någonting och har bara fortsatt som det alltid har varit. Att det är alla andra som har tagit beslutet att flagga ut, detta har även medfört högre kostnader för rederierna som stannat kvar.

Det andra rederiet som har en del av sina fartyg fortfarande i det svenska skeppsregistret nämnde att inom Transportstyrelsen har det skett en stor förändring de senaste åren. Att svensk sjöfart har en myndighet som vill någonting väl med branschen, det är dock långt ifrån den kundservice som myndigheten i deras andra flaggstat har. Rederiet ansåg att de har fått ganska lite hjälp av Transportstyrelsen. Anledningen till att rederiet inte valde att flagga hem alla deras fartyg till Sverige är på grund av kostnaden, både bemanning och skattemässigt. De ansåg även att det är en slags säkerhet att inte vara beroende av endast en flagg. Att de valde att stanna kvar var på grund av att det inte är så mycket dyrare, och att de var villiga att ta den extra merkostnaden. De ville även ha ett samlat ägande i Sverige, vilket de ansåg är dyrt, men inte alltför dyrt.

#### **4.7 Framtiden och nödvändiga åtgärder**

Generellt så trodde alla som intervjuats att antalet svenskflaggade fartyg kommer att öka, men att det kommer ta tid. De trodde att Sverige borde främst satsa på att nybyggda fartyg får svensk flagg. De talade även om att återflaggning är en komplicerad process, och att det måste bli bättre under svensk flagg än där de är flaggade idag för att de skall flagga hem flottan. De ansåg att en omflaggning är en process som tar både tid och kostar pengar, samtidigt ligger fartyget still och inte kan tjäna in pengar. Ett av fackförbunden nämnde även att de trodde att ett rederi måste

våga ta steget att flagga hem sin flotta, vilket skulle få ringar på vattnet då antagligen fler skulle våga göra samma sak.

Några av rederierna pratade även om den sentimentala faktorn med att ha svensk flagg och sin hemort i aktern, och värdet med det. De uttalade en stor vilja att kunna flagga svenskt, men att det inte får kosta för mycket. En av dem sa att hjärtat klappar för den aktuella hemorten, men att det var till slut kronor och ören som räknades.

Vissa rederier sa även att Transportstyrelsen måste fortsätta arbeta internt, för att underlätta inflaggningen och för öka kundservicen. Ett rederi sa att de måste arbeta med att sänka sina kostnader samt fortsätta arbeta med sin byråkrati, eftersom det var en stor skillnad mot hur det ser ut i andra länder. Ett annat rederi uttalade även oro för vilka eventuella krav de kan ställa vid inflaggningar, och att de måste se över de eventuella kraven.

Tre av rederierna efterfrågade framförallt långsiktiga och stabila näringsvillkor för sjöfarten, där även politiken är långsiktig och ger ett förtroende. De nämnde vidare att politiken inte varit långsiktig hittills, utan varit mestadels kortsiktig.

Några av rederierna talade om att fackförbunden, framförallt Sjöbefälsförbundet, måste komma överens om vilka regler som gäller vid återflaggning. Vilka regler som gäller när man väl är i Sverige var man med på, men man ville framförallt ha tillfälligt undantag från kravet på svensk befälhavare och teknisk chef för att inte hindra återflaggning. Ett av rederierna som intervjuades talade dock om att de vill komma bort från alla krav på nationalitet, mer än att befälhavaren skall vara EES-medborgare som står i svensk lag. Om ett rederi varit utflaggad under ett antal år och man anställt en utländsk befälhavare ville man helst inte sparka denne på grund av nationaliteten, då denne kan ha en hög kompetens och stor erfarenhet av fartyget. Detta undantag de talade om skulle framförallt hjälpa tankrederier, som annars skulle få stora problem med att uppfylla oljebolagens krav på besättningens sammansättning. Ett av rederierna nämnde även att ett internationellt register, SIS, skulle kunna vara en möjlighet för att öka Sveriges konkurrenskraft.

## 5 Diskussion

### 5.1 Kostnader

Att flagga svenskt är i många fall dyrare än många andra register, mycket beroende på en lägre andel lågkostnadsbesättningar. Vi antar att det kommer fortsätta vara så, men att konkurrenskraften gentemot övriga länder kan öka med högre TAP-kvoter och med en lättare inflaggningsprocess. Alla rederier som intervjuats nämnde att kostnaden var en anledning till varför de valde att flagga ut från första början, oavsett under vilken period de flaggade ut. Hur stor den eventuella besparingen är beror dock på hur man väljer att göra med besättningen, om de fortsätter jobba kvar under samma villkor, under ändrade villkor, eller om de ska sägas upp. Av de rederier som intervjuats och som flaggade ut under 2010-talet så sparkades inga av de anställda, utan de fick fortsätta jobba under samma eller liknande villkor. Däremot talade några om att manskapet långsamt ersätts med filippiner, eftersom kostnadsskillnaden mellan svenskt och filippinskt manskap är stor jämfört med på befälssidan. I och med att kompetensen på utländska sjömän ökar, så ökar konkurrensen för svenska sjömän som inte kan konkurrera med kostnaden på samma sätt, framförallt på manskapssidan.

Om det skulle vara så rättvist som möjligt för sjömän, oavsett nationalitet, borde man gå utifrån kompetens istället för kostnaden när man anställer personalen. I verkligheten fungerar det oftast inte så, rederierna är konkurrensutsatta och behöver sänka sina kostnader för att kunna konkurrera på marknaden. Ett exempel på detta skulle kunna vara att en filippinsk teknisk chef från början anställdes på grund av den lägre kostnaden, men efter han har arbetat inom företaget i ett antal år övergår det till att han är anställd på grund av kompetensnivån.

Det talades även om de höga kostnaderna hos Transportstyrelsen, framförallt vid inflaggning och deras årsavgifter. En sänkning av dessa avgifter skulle säkert medföra att konkurrenskraften för svenska skeppsregistret skulle öka, men det bör dock tas med att kostnaderna för inflaggning är en väldigt liten del av den totala kostnaden för ett fartyg. Kostnaderna hos Transportstyrelsen har nog inte påverkat beslutet till utflaggning speciellt mycket, utan att det framförallt var en protest mot bristande intresse för sjöfarten från regeringens sida, samt för att i förlängningen sänka sina bemanningskostnader. Däremot kanske inflaggningskostnaderna hos Transportstyrelsen kan skrämja iväg en del rederier från att flagga tillbaka de fartyg som idag är utflaggade, eftersom det är en stor och komplicerad process att flagga om.

Som nämnt i kapitel 2.11, höjdes kostnaden till 38000 SEK gällande registrering av ett typskepp inkluderat in-teckning på 1 miljon SEK jämfört med år 2010. Utifrån vad företagen har sagt, antar vi att denna kostnadshöjning inte spelar så stor roll då det är en väldigt liten del utav den totala investeringen i ett fartyg.

### 5.2 Framtid

Vi anser att inget i resultatet direkt sticker ut, och att rederierna i de flesta fall har haft samma åsikter om vad som bör göras och vad de största problemen med den svenska sjöfarten är. Den allmänna uppfattningen hos flera av rederierna som intervjuades är att tonnageskatten är ett bra första steg men att det inte är tillräckligt för att de skulle vilja flagga tillbaka. Dock kan det vara aktuellt att flagga in nya fartyg. Antagligen är detta på grund av att rederierna vill ha det bättre än vad det är i deras nuvarande register, det räcker inte med samma villkor då det är en stor och tidskrävande process att flagga om ett fartyg. Det kan diskuteras om det finns något som kan göras för att förenkla denna process så pass mycket att rederierna väljer att flagga tillbaka, eller



om det skall finnas en finansiell "morot" för att locka tillbaka rederierna till Sverige. Att flagga tillbaka redan utflaggade fartyg är ett stort arbete, som kostar både tid och pengar, oavsett om det är till Sverige eller till exempel Danmark. Därför tror vi att det som behövs är en finansiell ersättning som är tillräckligt lockande för att rederierna skulle vara villiga att ta steget tillbaka. Dock får inte denna ersättning vara allt för stor då man bör undvika en snedfördelning i konkurrensen mot andra transportmedel.

Ett förslag på en sådan åtgärd är att snabba på det administrativa förloppet vid inflaggning. Trots att Transportstyrelsens åsikt är att de har bra handläggningstider, kan det anses att om deras kunder inte tycker på samma sätt, så bör de lägga ännu mer fokus på detta då organisationen är konkurrensutsatta precis som de flesta andra företag. En lösning som skulle kunnat förbättra hanteringen av sjöfart är om registret hamnar under en separat myndighet, som skulle innebära att de inte jobbar med övriga transportslag utöver sjöfarten. Detta har inte tagits upp eller diskuterats med rederierna, men det kan antas att de hade tyckt det var en bra idé, eftersom de hade gjort att sjöfarten prioriteras utan att rederierna fått stå för den kostnaden som skulle blivit.

När det gäller Sjöbefälsföreningens krav på svensk befälhavare och teknisk chef, som nämns i kapitel 2.4, kan detta krav vara en faktor som stoppar en del redare från flagga in i Sverige. Detta eftersom det kräver att man säger upp befintlig befälhavare och teknisk chef enbart på grund av deras nationalitet. Det skall dock nämnas att vi förstår varför kravet finns, men att det blir till slut kan bli kontraproduktivt när det gäller att värna om svenska arbetstillfällen. Detta krav kan komma att stoppa rederier från att flagga in i Sverige, vilket påverkar möjligheten för svenska sjömän att få jobb både på befäls- och manskapssidan. Detta skulle exempelvis bli fallet om det inte fanns många svenska befälhavare och tekniska chefer att tillgå, vilket stoppar ett rederi från att faktiskt flagga svenskt. Om ett fartyg är utländskt, finns det ingen möjlighet att få ta del av det svenska sjöfartsstödet som reducerar rederiets kostnad för att anställa en svensk sjöman, vilket vi tror kan påverka ett rederis val av nationalitet på besättningen. Enligt många av de rederier som medverkat så har det funnits en stor brist på svenskt toppbefäl, vilket har gjort att kravet på svensk befälhavare och teknisk chef har varit svårt att uppfylla. Tillgången till svenskt toppbefäl antar vi är bättre nu efter krisen inom offshorebranschen, när många svenskar kommit tillbaka.

Ett annat exempel på när kraven på svensk befälhavare och teknisk chef kan stoppa inflaggning är om ett tankrederi efter flera år har ersatt till exempel en svensk befälhavare med en utländsk. Detta kan innebära ett hinder att flagga in i Sverige eftersom det innebär att man inte skulle kunna uppfylla vissa oljebolags krav på besättningens sammansättning, som finns beskrivet i kapitel 2.4, såvida rederiet inte har flera andra fartyg med svensk befälhavare som man kan rotera i flottan.

### **5.3 Påverkan på besättningen**

En artikel av Hult och Snöberg (2014), som beskrivs i kapitel 2.10, diskuterade hur svenska sjömän påverkas av att arbeta på ett utlandsflaggat fartyg. I intervjuerna som gjordes diskuterade vi inte hur besättningen påverkas av att arbeta på ett utländskt fartyg, men i några av intervjuerna som gjordes talade man om hur viktig besättningen är och att man inte vill att någon säger upp sig vid utflaggning.

Vi anser att om man vill behålla en positiv samt långsiktigt fungerande besättning, bör man se till att de anställda har goda arbetsförhållanden. Man bör även se till att man har en god gruppdynamik ombord, oavsett om fartyget är utländskt eller inte.

Enligt den tidigare undersökningen var det de äldre sjömännen som hade en mer negativ inställning gentemot att arbeta på ett utländskt fartyg. Detta kan nog undvikas om rederiet ser till så att den anställde har en god social trygghet genom bra avtal samt en täckande försäkring. Detta för att undvika den rädsla som ett av rederierna hade om att förlora en kompetent besättning vid utflaggning. Några av de rederier som intervjuats berättade även att de svenska sjömännen man hade innan utflaggning fick samma, eller liknande socialt skydd som när de seglade under svensk flagg.

#### **5.4 Jämförelse med föreslagna åtgärder i SOU 2010:73**

Av de förslag som nämns i Statens offentliga utredning SOU 2010:73 om svensk sjöfarts konkurrensförutsättningar, kan det konstateras att delar av de punkterna har genomförts helt eller delvis. Vi kan inte vara helt säkra på om andelen TAP-anställda har ökat, eftersom TAP-avtalet reviderades år 2010 för att tillåta kvoter upp till 75 procent för SEKO-an slutna för några rederier. Man kan anta att man menar ytterligare ökning av TAP-kvoterna, och då även från Sjöbefälsföreningens sida, där det idag inte finns några fastställda officiella TAP-kvoter. De har inte heller börjat reglera TAP-anställda i centrala avtal, eftersom enbart ett fåtal rederier har fått tillåtelse att ha upp till 75 procent TAP-anställda på manskapssidan.

Vad som däremot genomförts är det utökade sjöfartsstödet, som genomfördes under 2014, för att numera även inkludera kabel- och rörlägningsfartyg, kranfartyg och olika slags forsknings- och mätfartyg. Ett annat förslag som genomförts är att Transportstyrelsen har utsett en inflaggningslots, som hjälper rederier vid inflaggning och som skall se över hur administrationen kan förenklas. Däremot har varken innovationsfonden, eller programmet som skall fokusera på forskning för det maritima klustret införts. Det kan diskuteras om innovationsfonden kommer hjälpa särskilt mycket, eftersom den föreslås finansieras med sjöfartsstödet. Om det bekostas genom en reducering av sjöfartsstödet så blir det som tonnageskatten, som fått en del kritik inom branschen för att den skall finansieras genom en sänkning av sjöfartsstödet. När vi talade med ett av de rederierna som har svenskflaggade fartyg så nämndes det även att den inflaggningslotsen som utsetts inte underlättade deras inflaggning särskilt mycket. Det kan dock vara så att effekterna av denne kommer senare, när den utsedde flagglotsen kommit fram till hur inflaggningsprocessen kan förenklas.

Det är osäkert om rederierna har läst utredningen eller är insatta i de åtgärder som föreslogs, det kan dock vara intressant att se vilka åtgärder som är viktiga för rederierna för att vilja flagga in och om de överensstämmer med de förslag som nämnts i utredningen.

Om man jämför resultatet med de föreslagna åtgärderna i SOU 2010:73 i kapitel 2.9.2, är det endast två av åtgärderna som rederierna har nämnt behövs för att de skulle överväga att flagga in sina fartyg i Sverige. Dessa åtgärder som många rederier talat om är att minska bemanningskostnaderna genom utökade TAP-avtal, samt att Transportstyrelsen borde förenkla administrationen vid inflaggning. Angående utökade TAP-avtal, så är det mer anmärkningsvärt att inget av rederierna har talat om att reglera det i centrala avtal, antagligen beror detta på att de rederier som behövt ökade TAP-kvoter har fått det. Den föreslagna åtgärden med utökat sjöfartsstöd genomfördes under 2014, men inget av rederierna som intervjuats har nämnt något om detta. Detta kan framförallt bero på att det är en liten del av handelsflottan som berörs av denna utökning och att ingen av de som intervjuats är verksamma inom den typen av sjöfart, som beskrivs ovan. När det gäller förslaget om att inrätta en innovationsfond har rederierna inte

nämnt något om detta, antagligen på grund av att de kanske inte är insatta i de åtgärder som föreslogs, eller att de inte bedömer det som viktigt för att stärka Sveriges konkurrenskraft.

Det är svårt att svara på om det allmänna intresset för det svenska skeppsregistret har förändrats sedan 2010, eftersom inga transportköpare har intervjuats för rapporten. Däremot poängterar många av rederierna att det inte är en nödvändighet för dem att köra under just svensk flagg, utan att det är viktigare att behålla den svenska kompetensen. Vissa uttryckte dock att varje gång ett fartyg flaggas ut hotas den svenska kompetensen, eftersom rederierna inte blir lika bundna av att fortsätta anställa svenska sjömän när det flaggat ut. På samma sätt försvinner även praktikplatser för Sveriges sjöfartsutbildningar, vilket påverkar möjligheten för studenterna att få tillräckligt med sjötid för att få ut sina certifikat. När praktikplatser försvinner, försvinner på sikt även möjligheterna för rederier att anställa svenska sjömän.

## **5.5 Metoddiskussion**

### **5.5.1 Utförande av intervjuer**

Anledningen till att vi inte har intervjuat en jämnfördelad andel rederier med utländskflaggade fartyg respektive svenskflaggade fartyg är på grund av hur situationen ser ut idag och det skulle vara svårt att få tillräckligt många svenska rederier med svensk flagg. Att vi överhuvudtaget tog med rederierna med svenskflaggade fartyg var på grund av att få den ytterligare infallsvinkeln och få reda på deras motivation till att inte flagga ut som många andra rederier har valt att göra. Ifall vi hade haft mer tid hade det varit ett alternativ att intervju fler än två rederier med fartyg i det svenska skeppsregistret, vi kan dock tänka oss att motivet till att ha fortsatt svensk flagg är ungefär samma för dessa rederier.

Som nämnt tidigare valde vi att använda oss av intervjuer på plats, där en bidragande faktor till det valet var möjligheten till att få mer utvecklade svar. Som nämnt i teoridelen är svarsfrekvensen lägre vid användning av andra kommunikationsmedel, exempelvis mailkonversation. Denna väntetid samt tiden det kan ta att bearbeta svaren från intervjun kan försena arbetets gång då det kan skjuta upp andra delar av arbetet som kräver information från företaget. Vi valde därför att kontakta företagen tidigt i arbetsprocessen för att säkerställa att bearbetningen av intervju svaren blir noggrant genomförd.

En anledning till att vi valde intervju på plats istället för via telefon är bland annat för att få se reaktionen från personen man intervjuar. Vi antar även att den psykologiska faktorn kan påverka, företaget kan vara mer benägen till att utveckla sina svar när den som intervjuar lägger ned tid på att faktiskt ta sig till företagets kontor istället för att ta den enkla vägen och endast ringa.

Nackdelen med att hålla en intervju på plats må vara att den mer kostsam för både den som intervjuar och blir intervjuad jämfört med en intervju via mail eller telefon. Det är mer tidskostsamt för företaget medan vi som intervjuar får på oss resekostnader och eventuella hotellkostnader då företagets huvudkontor kan vara beläget i en annan stad. I denna rapport fanns en fördel i och med att majoriteten av de företag ställt upp är belägna i Göteborg och dess närområde, förutom ett som låg utanför Göteborg.

Ett kommunikationsmedel som eliminerar kostnader förknippade vid en intervju på plats är Skype. Vi använde oss av detta medel vid en intervju på grund av sjukdom, anledningen till att vi inte valde att använda oss av detta fler än en gång är att man är beroende av bra internetuppkoppling. Vi föredrar även att träffas ansikte mot ansikte för det ger en mer naturlig

konversation. Intervjun via Skype blev betydligt kortare än de övriga intervjuerna, antagligen för att man blir mer rakt på sak jämfört med när man träffas ansikte mot ansikte. Man går in på färre sidospår vid användning av Skype, men fortfarande längre än via exempelvis mail. Vi tror att när man använder Skype blir det en slags distraktion från vad det är personen pratar om. Vi märkte att vi var mer fokuserade vid de intervjuerna som gjordes på plats.

Vi tror att även om intervjun blir längre vid personlig kontakt, så är en del av tiden kallprat och om sådant som inte är relevant för arbetet. En fördel vid personlig kontakt är att vi tror att den som blir intervjuad är mer ärlig med sina svar och öppen, då man skapar en typ av relation.

### **5.5.2 Hantering och analys av data**

Vi anser att analysen av data i rapporten, som berörs i kapitel 3.4, var i enlighet med vad som beskrivs i litteraturen för analys av kvalitativ data. Vår förberedelse och tolkning av data var noggrann och lång tid lades ned på att transkribera varje intervju. Vi anser att det var skäligt att mycket tid lades ned på bearbetning av intervjuerna då informationen vi fick ut ligger till stor grund för arbetets resultat- och diskussionskapitel. Det går att diskuteras om det var tidseffektivt att vara noggrann och dubbelkolla det som sades av de intervjuade parterna, men utan detta försvinner tillförlitligheten i de åsikter och tankar som företagen delgett oss.

Förtrogenhet av data gjorde vi genom att data lästes igenom flera gånger för att vi skulle vara säkra på vad de intervjuades åsikt var, så att inga eventuella missförstånd skulle kunna uppstå. Vid de tillfällen som vi tvekade eller var osäkra så kontaktades de intervjuade igen och de fick förklara vad de egentligen menade.

När det kommer till verifiering av data är företagens svar baserade på deras tankar och erfarenheter och det kan därmed vara svårt att säkerställa om dessa är helt felfria, vi har dock mottagit likartade svar från flera intervjuade parter. Vi anser även att de intervjuade representerar den allmänna synen av branschen och på grund av den erbjudna anonymiteten så ser vi inte anledning till att ifrågasätta äktheten i de intervjuer vi använt oss av i arbetet.

Att vi strukturerade vårt resultat utifrån olika ämnesområden gör det nog mer överskådligt jämfört med om man istället skulle ha strukturerat data utifrån vad varje enskild part har sagt. Det skulle bli mer repetitivt att skriva eftersom många av de intervjuade hade liknande åsikter och det skulle antagligen bli svårare för läsaren att följa med företagets tankegångar. Detta hade även varit svårt att utföra då de intervjuade var anonyma och vi vill få fram vad den generella sjöfartsbranschens åsikt är, inte vad en enskild individ har sagt.

### **5.5.3 Rapportens validitet samt reliabilitet**

Även om det som sagts i intervjuerna är konfidentiellt så kunde vi inte skriva med allt som de pratade om för att det för alldeles för känsligt och kan få konsekvenser av att företaget/organisationen blir påverkad negativt av att ställa upp. Vi kommer antagligen inte att få med alla detaljer på grund av de faktorer vi är tvungna att förbise, men vi anser ändå att man får en bra helhetsbild. Det är inget att göra åt då vi inte vill bli osams med något av företagen vi intervjuat för rapporten.

En osäkerhet som finns angående de vi intervjuat är frågan om varför de valde att flagga ut från första början, så var vissa av de vi intervjuade inte helt säkra på varför. Exempelvis på grund av att den som intervjuades inte arbetade på rederiet under perioden för utflaggningen. Det går även att diskutera hur insatta de intervjuade var inom ämnet. Vi valde med omsorg ut de vi ville intervju och som kan tros vara väl insatta i ämnet.

Vi är medvetna om skillnaden mellan de intervjuade rederierna och att de arbetar inom olika segment, och att detta påverkar deras svar. Att det finns olika faktorer som kan påverka företagens svar då de olika segmenten har olika förutsättningar. Om rederierna är jämförbara med varandra går att diskuteras, men vi vill ha en så bred bild som möjligt och vi anser att detta är möjligt då man inkluderar företag från flera olika områden. Angående validiteten bedömer vi denna som god då rederierna svarade utförligt på våra frågor, och att vi ställde öppna frågor som gav de intervjuade utrymme att svara efter egen uppfattning och att resultatet inte påverkas av våra egna åsikter. Även att de intervjuade svarade likartat på de flesta frågor, därmed kan det antas att rapporten stämmer väl överens med de åsikter som finns inom sjöfartsbranschen. När det gäller rapportens reliabilitet anser vi att vi har inhämtat rätt data på ett tillförlitligt sätt, dock går det att diskutera huruvida resultatet hade blivit annorlunda om andra frågor hade ställts, eller om frågorna omformulerats.

Angående kulturskillnader mellan svenskar och filippiner så hittade vi inte någon tidigare forskning om detta. Det var sent i arbetet detta kom på tal, om vi hade haft mer tid hade man nog kunnat lägga mer fokus på att hitta relevant forskning.

#### **5.5.4 Källkritik**

Det går att diskutera validiteten i de källor vi använt oss av i rapporten. Majoriteten är nyhetsartiklar och vi är medvetna om att denna typ av källa kan vinklas till en viss parts fördel.

Vi är medvetna om att det inte använts många vetenskapliga källor i rapporten, på grund av att det var svårt att hitta relevanta källor. Vi hittade flera källor som behandlade konsekvenserna av att outsourca, men på grund av att arbetet inte fokuserar på outsourcing så utesluter vi dessa källor då vi ansåg att källorna varken var relevant eller gick att applicera. Många av de rederier som har intervjuats har inte outsourceat någonting efter utflaggningen, utan det är fortfarande samma personal och samma företag som sköter driften.

Ifall vi hade haft mer tid så hade vi gärna velat hitta en pålitlig källa om kulturskillnader mellan svenskar och filippiner. Detta för att kunna diskutera rederiernas påståenden om eventuella kulturskillnader.

## 6 Slutsatser

Vad rederierna vill se för att flagga in i det svenska skeppsregistret varierar, men generellt är det långsiktiga och stabila näringsvillkor för sjöfarten, där politiken skall vara trovärdig. Det är nämner även viktigt att tonnageskatten faller på plats, men att den måste justeras inom vissa områden, bland annat om storlekskrav och internationell trafik. De vill även se att Transportstyrelsen fortsätter arbeta internt för att underlätta inflaggningsprocessen, samt att de blir mer kundserviceinriktade. Delegeringen till klassen är väldigt positiv, bland annat eftersom klassificeringssällskapen är mer serviceinriktade och finns etablerade jorden runt. En sak som de flesta rederier talade om är man vill se lättare nationalitetskrav från framförallt Sjöbefälsföreningen, då de upplever att kravet på svensk befälhavare och teknisk chef kan sätta stopp för inflaggning hos framförallt tankrederier. Några av de intervjuade ville ha ett tillfälligt undantag från det kravet, medan ett fåtal andra talade om att de vill att det kravet tas bort permanent. De talade om att man inte vill behöva sparka någon endast på grund av dennes nationalitet, och fackföreningarna borde värna om arbetare oavsett ursprung.

När det gäller den utredning som Statens offentliga utredningar gjorde om svensk sjöfarts konkurrensförutsättningar, SOU 2010:73, så har delar av de åtgärder som förslags genomförts. Författaren i betänkandet föreslog att bemanningskostnaderna för svensk flagg skulle reduceras med hjälp av utökade TAP-avtal, vilket inte har gjorts. TAP-avtalet är inte heller ett centralt avtal, utan är fortsatt olika från rederi till rederi, där vissa har fått kvoter upp till 75 procent hos SEKO Sjöfolk. Under 2014 utökades dock sjöfartsstödet till att innefatta fler olika fartygstyper, bland annat olika kabellägnings- och forskningsfartyg. En annan åtgärd är att Transportstyrelsen har utsett en inflaggningslots, som skall arbeta med att hjälpa rederierna att flagga in, samt identifiera olika möjligheter att underlätta inflaggningsprocessen. Däremot har inte de två övriga förslagen på åtgärder inte genomförts, till exempel om att skapa en innovationsfond.

När det gäller frågeställningen om tonnageskatten är tillräcklig för att påverka rederier att flagga svenskt, så är rederierna överens om att det är efterlängtat och nödvändig början, men det är inte det enda som påverkar ett rederis val av flaggstat.

Det verkar det luta mer mot att rederiers nya fartyg skulle kunna flaggas in men inte att de skulle vilja flagga tillbaka fartyg. Detta på grund av den stora och komplicerade process som är förknippad med att flagga om fartyg, samt att det ännu inte är bättre i Sverige än det register de är i nu. Några talade om att man kan tänka sig att flagga tillbaka den utflaggade flottan om det visade sig att tonnageskatten, tillsammans med övriga åtgärder, gör det billigare än under nuvarande flagg.

### 6.1 Förslag för framtida studier

För framtida arbeten inom området rekommenderar vi att man fokuserar ännu mer på bemanning, med exempelvis utökad TAP-avtal eller SIS. Detta genom att förslagsvis ha ytterligare kontakt med fackförbunden, fler rederier och företag verksamma inom ship management. Man kan även fortsätta undersöka om Transportstyrelsen kan underlätta inflaggningsprocessen, om detta är en viktig punkt eller om fokus bör ligga på andra områden inom myndigheten.

## Referenser

- Abrahamsson, T. (2013, 9 februari) Enkla åtgärder skulle stoppa utflaggningen. *Svenska Dagbladet*. Hämtad från <http://www.svd.se/enkla-atgarder-skulle-stoppa-utflaggningen/om/debatt>
- Adolfsson, P. (2014, 2 juni). Regeringen vill se tonnageskatt snart. *Sjöfartstidningen*. Hämtad från <http://www.sjofartstidningen.se/finansministern-vill-se-tonnageskatten-pa-plats-snart/>.
- Andersson, L. (2014, 3 april). Allt klart för utökad sjöfartsstöd. *Sjöfartstidningen*. Hämtad från <http://www.sjofartstidningen.se/allt-klart-for-utokat-sjofartsstod/>
- Andersson, L. (2015, 1 september). EXTRA: Tonnageskatten införs nästa sommar. *Sjöfartstidningen*. Hämtad från <http://www.sjofartstidningen.se/extra-tonnageskatten-infors-nasta-sommar/>.
- Bergman, A. (2015, 21 april). Mer tillsyn till klassningssällskapen. *Sjöfartstidningen*. Hämtad från <http://www.sjofartstidningen.se/mer-tillsyn-till-klassningssallskapen/>.
- BP Shipping Fleet Operations. (2010). *BP Shipping Requirements for Officer Experience on Vessels Proposed for BP Business*. Hämtad från <http://www.docfoc.com/bp-vetting-clearance-officer-experience-matrix>
- Denscombe, M. (2009). *Forskningshandboken: för småskaliga forskningsprojekt inom samhällsvetenskaperna*. Lund: Studentlitteratur.
- Delegation för Sjöfartsstöd - Trafikverket. (2015). *Villkor för sjöfartsstöd*. Hämtad från <http://www.trafikverket.se/Delegationen-for-sjofartsstod/sjofartsstod1/vad-ar-sjofartsstod/Villkor-for-sjofartsstod/>
- Donsö Shipping Meet. (2015, 1 september). *Infrastrukturminister Anna Johansson om införandet av tonnageskatten*[videofil]. Hämtad från <https://www.youtube.com/watch?v=ju4Ezk5Duq0>
- Folketinget (2014). *Dansk Internationalt Skibsregister (DIS)*. Hämtad från <http://www.ft.dk/samling/20141/almDEL/tru/bilag/146/1492734.pdf>
- Gezelius, H., Themnér, C., Fransson, B. (1997). *Protokoll rörande tillfälligt ombordanställda*. Hämtad från <http://www.sjobefalsforeningen.se/index.php/hem/avtalloner/oevriga-avtal/tap-avtal/11-avtal-a-loener/101-protokoll-roerande-tillfaelligt-ombordanstaellda>
- Hermansson, R (2006), Sveriges Redarförening 100 år 1906-2006, Falköping: Elanders Gummessons.

Hult, C., Snöberg, J. (2014). Swedish Seafarers' Commitment to Work in Times of Flagging out. *The International Journal on Marine Navigation and Safety of Sea Transportation*, Volym 8(1). DOI: 10.12716/1001.08.01.14

Lipsberg, A. (2014). *OCIMF matrix for tanker vessels*. Hämtad från <http://www.crewinspector.com/ocimf-matrix-for-tanker-vessels/>

Mälardalens Högskola (2012). *Reliabilitet*. Hämtad från <http://www.mdh.se/student/minastudier/examensarbete/omraden/metoddoktorn/metod/reliabilitet-1.29074>

Mälardalens Högskola (2014). *Validitet*. Hämtad från <http://www.mdh.se/student/minastudier/examensarbete/omraden/metoddoktorn/metod/validitet-1.29071>

Ovesen, M. (2015, 20 januari). "Lots" ska ge snabbare inflaggning. *Sjöfartstidningen*. Hämtad från <http://www.sjofartstidningen.se/lots-ska-skapa-snabbare-inflaggning/>

Ovesen, M. (2015, 23 januari). Detta är tonnageskatt. *Sjöfartstidningen*. Hämtad från <http://www.sjofartstidningen.se/fakta-om-tonnageskatt/>

Q88.com. (2011). *OFFICER MATRIX: Fleet Compliance Report*. Hämtad från: [https://www.q88.com/press/OMComplianceReport\\_Sample.pdf](https://www.q88.com/press/OMComplianceReport_Sample.pdf)

Regeringskansliet. (2015). *Nu inför vi tonnageskatt för svensk sjöfart*. Hämtad från <http://www.regeringen.se/debattartiklar/2015/11/nu-infor-vi-tonnageskatt-for-svensk-sjofart/>

SEKO. (2009). *Oktober*. Hämtad från <http://seko.se/Aktuellt/Nyheter/20091/Oktober/Redarna-vill-sparka-i-land-svenskt-sjofolk/>

Sjöfartsdirektoratet. (2014). *Norsk Internasjonalt Skipsregister (NIS)*. Hämtad från <https://www.sjofartsdir.no/registrering/om-registrene/om-registrene-nis/>

Sjöfartsdirektoratet. (2015). *The Norwegian International Ship Register*. Hämtad från [https://www.sjofartsdir.no/Global/Om%20Sdir/Publikasjoner/Brosjyrer/120515\\_NIS.pdf](https://www.sjofartsdir.no/Global/Om%20Sdir/Publikasjoner/Brosjyrer/120515_NIS.pdf)

SOU 2010:73. *Svensk sjöfarts konkurrensförutsättningar*. Stockholm: Fritzes offentliga publikationer. Hämtad från <http://www.regeringen.se/contentassets/375637d24fc2436abb0d27d4ac5efc66/svensk-sjofarts-konkurrensforutsattningar-hela-dokumentet-sou-201073>

SOU 2015:4. *Ett svenskt tonnageskattesystem*. Stockholm: Fritzes offentliga publikationer. Hämtad från <http://www.regeringen.se/contentassets/de2131f876334f45a7a8fd263626d50c/ett-svenskt-tonnageskattesystem-hela-dokumentet-sou-20154>



Statskontoret Rapport 2010:17. *Stadig eller flexibel kurs?: Om sjöfartspolitik i sex länder*. Stockholm: Statskontoret. Hämtad från <http://www.statskontoret.se/upload/publikationer/2010/201017.pdf>

Svensk Sjöfart. (u.å.). *Faktablad - TAP-avtalet, tillfälligt anställd personal*. Hämtad från <http://www.sweship.se/wp-content/uploads/2015/08/FAKTABLAD-TAP-avtalet1.pdf>

Svensk Sjöfart. (2010). *Sjöfarten i siffror*. Hämtad från <http://www.sweship.se/svensk-sjofart-i-korthet/sjofarten-i-siffror/>

Søfartens Ledere (2012). *Kort om DIS, søfolk på nettoløn og statens rolle*. Hämtad från <http://www.soefartensledere.dk/nyheder/2012/9/kort-om-dis,-soefolk-paa-nettoloen-og-statens-rolle.aspx>

Søfartsstyrelsen (u.å.). *Handelsskibe*. Hämtad från <http://www.soefartsstyrelsen.dk/SoefarendeBemanding/Besaetningsfastsaettelse/Handelsskibe/Sider/default.aspx>

Transportstyrelsen (u.å.). *Registreringsåtgärder: Registreringsåtgärd*. Hämtad från <https://www.transportstyrelsen.se/sv/Om-transportstyrelsen/vart-uppdrag/Finansiering/Avgifter/Sjofart/Avgifter-for-fartyg/Avgifter-for-registerhallning-mm/Registreringsatgarder/>

## Bilagor

### Bilaga A. Utvecklingen av svenska handelsflottan åren 2005-2015

Nyckeltal från Svensk Sjöfart, om inget annat anges <sup>1</sup>						
År	Handelsflottan totalt	GT	Antal svenskflaggade fartyg (≥ 300 GT)	GT	Totalt antal fartyg med sjöfartsstöd	Sjöfartsstöd årligt (SEK)
2005	456	6 433 101	252	3 386 836	213	1 698 708 572
2006	457	6 531 901	257	3 573 610	210	1 704 816 387
2007	482	7 087 190	263	3 774 951	213	1 772 418 629
2008	491	7 409 723	260	4 038 192	212	1 892 080 841
2009	485	7 531 688	262	4 166 440	192	1 925 740 211
2010	477	7 523 848	256	4 040 728	162	1 818 797 397
2011	476	7 637 937	242	3 711 180	137	1 711 583 113
2012	472	8 262 011	221	3 451 255	112	1 671 980 888
2013	479	8 247 737	204	2 975 630	103	1 482 619 280
2014	480	8 165 864	202	2 916 023	112 <sup>2</sup>	1 415 000 000 <sup>2</sup>
2015	470	7 973 996	196	2 800 447	110 <sup>2</sup>	1 426 000 000 <sup>2</sup>

<sup>1</sup> Svensk Sjöfart (u.å.). *Svensk sjöfart: nyckeltal 2015\**. Hämtad från: <http://www.sweship.se/wp-content/uploads/2015/08/Svensk-sjöfart-Nyckeltal-2015-skarp.pdf>

<sup>2</sup> Silverfjäll, P. (2016). Delegationen för sjöfartsstöd – Trafikverket [Personlig kommunikation]

## **Bilaga B. Intervjufrågor**

### ***Intervjufrågor till de svenskflaggade rederierna***

- Hur ser bemanningen ut på era fartyg?
- Hur ser er organisation ut, har ni outsourcat någon avdelning?
- Vad var det som fick er att flagga tillbaka/behålla er svenska flagg?
- Vad tror ni är anledningen till att så många rederier har valt att flagga ut/ inte valt att flagga svenskt?
- Anser ni att införandet av tonnageskatten kommer vara tillräckligt för att få rederier att vilja flagga in?
- Vad tror ni skulle krävas för att få rederier att vilja flagga tillbaka och hur ser ni på framtiden?
- Behövs svensk kompetens?

### ***Intervjufrågor till de utlandsflaggade rederierna***

- Hur ser bemanningen ut på era fartyg?
- Hur ser er organisation ut (Har ni outsourcat någon avdelning)?
- Varför valde ni just att flagga till? (Kolla för varje företag vi intervjuar)
- Anser ni att införandet av tonnageskatten är tillräcklig för att ni skulle vilja flagga in befintlig eller er framtida flotta?
- Vad tror ni skulle krävas för att ni skulle vilja flagga tillbaka och hur ser ni på framtiden?
- Vad upplever ni att utflaggningen har haft för effekter i ert rederi?
- Behövs svensk kompetens?

### ***Intervjufrågor till Svensk Sjöfart***

- Till sommaren införs som bekant tonnageskatten, vad anser ni är de viktigaste områdena att arbeta vidare med?
- Vad är förväntningarna av tonnageskattesystemet, ökad inflaggning eller att nuvarande flotta stannar kvar?
- Hur ser ni på ett s.k. SIS? (Svenskt Internationellt Skeppsregister)
- Har fackföreningarna (SEKO Sjöfolk och Sjöbefälsföreningen) stort inflytande när det gäller krav på nationalitet eller besättningarnas utformningar? Ställer de några krav på nationalitet på någon speciell befattning?
- Upplever ni/du att fackföreningarna är ett hinder för framtida inflaggningar? Tror ni att rederierna gör det?
- Varför tror ni rederierna har valt att flagga ut? Till vilka register har de flesta flaggat ut till?
- Har det någon gång varit aktuellt att göra något liknande Blå Danmark? För att få med industrier, och eventuellt transportköpare.

### ***Intervjufrågor till SEKO Sjöfolk***

- Vilka nationaliteter är tillåtna vid TAP-avtal?
- Hur tror ni att man kan öka antalet svenskflaggade fartyg?
- Är ökade TAP-kvoter en bra lösning?
- Finns det brist på svenskt manskap?
- Finns det några diskussioner på utökade TAP-kvoter för manskapssidan?
- Hur ser framtiden ut för manskapssidan? Där hör man ju mest angående kostnader

### ***Intervjufrågor till Sjöbefälsföreningen***

- Vilka nationaliteter är tillåtna vid TAP-avtal?
- Har ni kollat på att införa några bestämda TAP-kvoter?
- Hur tror ni att man kan öka antalet svenskflaggade fartyg?
- Är ökade TAP-kvoter en bra lösning?
- Hur ser ni på eventuellt “tillfälligt” undantag på kravet på svensk teknisk chef och befälhavare för att underlätta utflaggade att flagga hem igen? Vi har hört från många att detta upplevs som ett problem för framtida in/återflaggning
- Finns det någon brist på svenska befäl idag?