



CHALMERS



Service, en viktig fråga?

Svenska myndigheters service och dess betydelse för svenska rederiers val av flaggstat

Kandidatarbete inom Sjökapstensprogrammet

Arvid Siegenthaler

Wictor Rundqvist

KANDIDATARBETE 2019:08

Service, en viktig fråga?

Svenska myndigheters service och dess betydelse för svenska rederiers val av flaggstat
Kandidatarbete i mekanik och maritima vetenskaper

ARVID SIEGENTHALER, WICTOR RUNDQVIST

Institutionen för mekanik och maritima vetenskaper
CHALMERS TEKNISKA HÖGSKOLA
Göteborg, Sverige 2019

Service, en viktig fråga?

Svenska myndigheters service och dess betydelse för svenska rederiers val av flaggstat

ARVID SIEGENTHALER

WICTOR RUNDQVIST

© ARVID SIEGENTHALER, 2019.

© WICTOR RUNDQVIST, 2019.

Kandidatarbete 2019:08

Institutionen för mekanik och maritima vetenskaper

Chalmers tekniska högskola

SE-412 96 Göteborg

Sverige

Telefon: + 46 (0)31-772 1000

Omslag:

Svensk flagga med Göteborg i bakgrunden.

Foto: Arvid Siegenthaler

Tryckeri /Institutionen för mekanik och maritima vetenskaper
Göteborg, Sverige 2019

Sammanfattning

Det är viktigt med en svensk handelsflotta menar Svensk Sjöfart, för såväl totalförsvaret som för att ge Sverige möjlighet att i internationella sammanhang driva arbete med hållbarhet, miljö och säkerhet framåt. Syftet med denna studie är att belysa värdet för den svenska handelsflottan av en god service från myndigheter gentemot rederier.

Den svenska handelsflottan har sedan mitten av 1900-talet minskat och den svenska regeringen har kritiserats för att ha försummat sjöfarten. För att stävja utvecklingen har under 00-talet förmåner och lättnader införts (Lennerfors, Poulsen, & Sjögren, 2012).

Under 2018 har antalet svenskflaggade fartyg ökat. Svensk Sjöfart menar att det är ett resultat av en mer sjöfartsvänlig politik som bedrivits under 2010-talet. Bland annat har tonnageskatten införts (Statens offentliga utredningar, 2015), vilket innebär att man kan välja att beskatta nettodräktighet istället för vinst (Lennerfors, Poulsen, & Sjögren, 2012), dessutom har möjligheten öppnats att delegera inspektioner som tidigare föll på Transportstyrelsen till klassningssällskap (Transportstyrelsen, 2015). Samtidigt arbetade Transportstyrelsen, i samarbete med branschen, fram inflaggningslotsen ett verktyg för att förenkla processen för rederier som väljer att flagga in fartyg.

Ekonomiska faktorer väger tungt vid val av flagg vilket gör det svårt att avgöra precis hur stor påverkan myndigheters service har på flaggval. Intervjuer med informanter från såväl sjöfartsbranschen som Transportstyrelsen pekar emellertid på att service har betydelse. Gemensamt för informanterna från branschen är en upplevelse av att Transportstyrelsens service tidigare haft brister men att deras service numera betraktas som god. Det har dock framkommit skilda åsikter kring skatteverkets och trafikverkets service. Transportstyrelsen anger att de fortlöpande arbetar för att förbättra sin service.

Under intervjuerna framstod valet av flaggstat som ett resultat av överväganden gällande såväl sjöfartspolitik, ekonomi och myndigheters service som fartygsspecifika skäl såsom ålder och standard.

Nyckelord: service, myndigheter, rederier, relation, flaggstat

Abstract

A Swedish merchant fleet is of importance according to the trade organisation Svensk Sjöfart, both for the Swedish armed forces and for the Swedish ambition of working for progress in question of sustainability, environment and safety. The purpose of this study is to illuminate the importance of a good service-relationship from authorities towards the shipping companies.

Despite the importance of a Swedish merchant fleet, it has declined since the mid 1900's and the Swedish government has been criticized for neglecting the shipping sector. To slow down the recession, a number of reforms were introduced during the early 00's (Lennerfors, Poulsen, & Sjögren, The two declines of Swedish shipping, 2012).

During 2018 the number of ships registered in Sweden has increased. According to Svensk Sjöfart this was a result of a political tendency that were more pro shipping. Political adjustment resulted in the tonnage tax system (Statens offentliga utredningar, 2015), a system that taxes net tonnage instead of profit (Lennerfors, Poulsen, & Sjögren, The two declines of Swedish shipping, 2012), and the possibility to delegate inspections to the class societies were introduced (Transportstyrelsen, 2015). While this happened Transportstyrelsen were developing their service.

The economic factors are of great dignity, which makes it hard to determine the magnitude of services part in the decision making of choosing a flag state. However, the interviews indicate that service does have somewhat of a role to play. The informants have a common view that they observe an upgoing service trend, and that they have previously seen the authorities service as deficient but have now been improved to a higher standard.

During the interviews it was made clear the choices of a flag state is a result of politics, economy and the authorities service, together with vessel specific requirements.

Keywords: service, authorities, shipping companies, relations and flag state.

Förord

Under såväl tidigare yrkesliv som under sjökaptensutbildningen har vi tagit del av diskussioner kring utflaggning och Sveriges avhållsamma inställning gentemot sjöfarten. Vi såg därför examensarbetet som ett väl lämpat tillfälle till att fördjupa våra kunskaper i ämnet och ge oss kunskaper nog att kunna särskilja åsikt från fakta.

I ämnesvalets natur ligger att studien tar yrkesaktiva personers tid i anspråk och vi vill tacka de som deltagit i studien och inte bara bidragit med information utan även genom att ha visat ett stort intresse för ämnet motivera oss ytterligare.

Vi vill även ägna ett tack till Per Barkman, delägare vid Northern Expeditions AB, som både i kontaktandet av rederier och vägledning i sakfrågor har tillstått med kompetens och hjälp.

Vår handledare, Anna Hedén har varit central för hela processen. Anna har bistått med föredömlig handledning och har med hög precision bidragit med råd som fört arbetet framåt.

Chalmers Tekniska Högskola (Göteborg)

Särskilt tack till:

Anna Heden

Tekniklektor

Martin Larsson

Tekniklektor

Chalmers Bibliotek

Chalmers har bidragit med välkommen handledning genom hela processen när så behövts.

Biblioteket har varit bistått med assistans såväl med allmänna formalia som med referenshantering.

Rederier som deltagit i studien

Rederierna har med stort engagemang bidragit till att studien gick att genomföra.

Svensk Sjöfart

Har visat stort intresse för studien och förutom att ha bidragit med information också tipsat om för ämnet viktiga aspekter.

Transportstyrelsen

Transportstyrelsen ansträngde sig särskilt genom att tillse att vi fick kontakt med de personer som var mest lämpade att besvara våra frågor.

Innehållsförteckning

Sammanfattning	i
Abstract	ii
Förord	iii
Definitionslista	vi
1 Introduktion	1
1.1 Syfte	1
1.2 Frågeställning	1
1.3 Avgränsningar	1
2 Teori	2
2.1 Myndigheters uppdrag gentemot enskilda	2
2.2 Sjöfartens betydelse för Sverige	2
2.3 Svenska myndigheter som påverkar sjöfarten	3
2.3.1 Transportstyrelsen	3
2.3.2 Skatteverket	4
2.3.3 Trafikverket	4
2.4 Svensk Sjöfart – Branschorganisation	5
2.5 Svensk sjöfarts under 1900-talets andra hälft	5
2.6 Fartygsregistrerings historia	6
3 Metod	7
3.1 Urval Informanter	7
3.2 Etik	7
3.3 Genomförande och analys av intervjuer	8
4 Resultat	9
4.1 Politiska faktorer vid val av svensk flagg	9
4.2 Ekonomiska faktorer vid val av svensk flagg	9
4.3 Service som påverkande faktor vid val av flagg	10
5 Diskussion	12
5.1 Resultatdiskussion	12
5.1.1 Sjöfartens roll i dagens samhälle	13

5.2	<i>Metoddiskussion</i>	13
5.2.1	Reliabilitet & Validitet.....	13
6	Slutsatser	15
6.1	<i>Förslag till fortsatta studier</i>	15
	Referenser	16
	Bilaga 1 - Intervjuformulär - Rederier	1
	Bilaga 2 - Intervjufrågor svensk sjöfart	2
	Bilaga 3 - Transportstyrelsen	3

Definitionslista

- Bekvämlighetsflagg** – Registrering under en flaggstat med förmånliga regler
- DIS** – Danskt Internationellt Skeppsregister
- EES** – Europiska Ekonomiska Samarbetsområdet
- EU** – Europeiska Unionen
- Flaggstat** – Den nation under vilken ett fartyg är registrerat
- IMO** – International Maritime Organisation, internationell sjöfartsorganisation
- Inflaggning/Utflaggning** – Byte av flaggstat till eller från Sverige
- Inflaggningslots** – En person vid Transportstyrelsen som handleder rederier genom inflaggningsprocessen
- Klassningssällskap** – Sällskap som sköter klassning av fartyg men även kan utföra flaggstatsinspektioner å flaggstatens vägnar.
- MLC** – Marine Labour Convention, Sjöarbetskonventionen
- Nettodräktighet** – Ett fartygs lastvolym
- NIS** – Norskt Internationellt Skeppsregister
- SARF** – Sjöfartens Arbetsgivareförbund
- SEKO** – Service och kommunikationsfacket, fackförbund
- Service** – Kundtjänst eller bemötande
- Sjöfartsstöd** – Ersättning för inkomstskatt och arbetsgivaravgifter
- Spot** – Resebefraktning
- TAP-avtal** – Avtal för Tillfälligt Anställd Personal
- Tonnageskatt** – Skattemodell som beskattar nettodräktighet

1 Introduktion

Sverige har tidigare varit en stark sjöfartsnation men mellan åren 2001 och 2017 minskade antalet svenskflaggade fartyg från 254 till 89 (Tiger, 2017) detta till följd av såväl höga bemanningskostnader som ur ett internationellt perspektiv avvikande skatteregler, vilka resulterade i ett konkurrensmässigt underläge (Ekman, 2010).

För att bromsa utvecklingen har Sverige infört ekonomiska lättnader för sjöfarten, bland annat sjöfartsstödet som infördes 2001 vilket eliminerar arbetsgivaravgifter och sänker lönekostnaden för rederiet (Ovesen, 2015). 1 januari 2017 infördes i Sverige även ett nytt skattesystem, tonnageskatt, som beskattar nettodräktighet istället för bolagsvinst (Näringsdepartementet, 2001). I december samma år skriver bland annat Sekotidningen om hur åtta fartyg flaggas in (Dahlgren, 2017).

4 december 2017 lät Furetank, Älvtank och Erik Thun AB meddela planerade inflaggningar av fartyg (Svensk Sjöfart, 2018 A). Eftersom det nu förefaller som att svenskflaggade fartyg är en växande population är det viktigt att förstå incitamenten för rederierna att registrera sina fartyg i Sverige, för att utvecklingen ska fortsätta i den riktningen. I examensarbetet "Vad krävs för att ett rederi skulle vilja registrera sina fartyg i Sverige?" (Ek & Hedlund, 2016) nämns att rederier efterfrågar bättre kundservice från statliga myndigheter och denna studie behandlar just relationen mellan rederier och myndigheter och vilken betydelse relationen har för rederiers intresse för att driva fartyg under svensk flagg.

1.1 Syfte

Studiens syfte är att undersöka hur stor inverkan statliga myndigheters servicegrad har på val av flaggstat. Med service avses i denna studie kundtjänst eller bemötande. De ekonomiska förpliktelser och lättnader som medföljer svensk flagg har tidigare berörts av exempelvis, Lennerfors, Poulsen och Sjögren (2012) och SOU 2010:73. I och med att flera rederier nu väljer att flagga in sina fartyg är avsikten med den här studien att belysa service som en möjlig faktor för att stärka den svenska sjöfartsnäringen.

1.2 Frågeställning

Utöver ekonomiska faktorer, vad påverkar rederiers val av flagg?

Vad anser den svenska sjöfartsnäringen om svenska myndigheters service och bemötande?

1.3 Avgränsningar

Studien avgränsas till svenska rederier belägna på svenska västkusten norr om Öresund, samt svenska myndigheter som hanterar sjöfartsfrågor. Rederierna ska ha erfarenhet av att driva fartyg med både svensk och utländsk flagg samt vara berättigade till sjöfartsstöd, övriga rederier undantas. Studien kommer studera relationen mellan svenska myndigheter och rederier, det vill säga mjuka faktorer som påverkar i val av flagg.

2 Teori

I detta kapitel presenteras information om de aktörer och ekonomiska och politiska reformer som kommer att behandlas i studien.

2.1 Myndigheters uppdrag gentemot enskilda

I förvaltningslagen från 1986 definierades begreppet *myndighetsutövning* som en beskrivning av myndigheters befogenheter vilka inbegriper att besluta rättigheter, skyldigheter eller disciplinpåföljd för enskild. Begreppet enskild inbegriper både juridiska och fysiska personer (SFS, 1986:223).

I och med att förvaltningslagen, (2017:900) förnyades 2017 togs emellertid begreppet myndighetsutövning bort, men det kvarstår i andra lagar och beskrivs till exempel av skatteverket så som följer:

...myndighetsutövning innebär att en myndighet ensidigt bestämmer en enskilds rättigheter och skyldigheter inom de ramar som dras upp av lagar och andra författningar.
(Skatteverket, 2016)

I SFS (2017:900) ökades kravet på myndighetens service och tillgänglighet genom att myndigheten åläggs skyldighet att se till att kontakterna med enskild blir ”smidiga och enkla” enligt 6 § i denna lag. Vidare säger 6 § att ”Myndigheten ska lämna den enskilde sådan hjälp att han eller hon kan ta till vara sina intressen” och att ska ske ”utan onödigt dröjsmål”. Därtill ska myndigheten samverka med andra myndigheter för att i rimlig utsträckning hjälpa den enskilde anskaffa information som är relevant för den enskilde (SFS, 2017:900)

2.2 Sjöfartens betydelse för Sverige

Sjöfarten är betydelsefull för Sverige. Myndigheten för tillväxtpolitiska utvärderingar och analyser skriver i sin tillväxtrapport (2010) att sjöfartsklustret, det vill säga sjöfarten samt närliggande verksamheter sysselsätter minst 110 000 personer Sverige. Vidare nämns i samma rapport att Sverige importerade och exporterade gods för ett sammanlagt värde av ca 1300 miljarder kronor år 2000 och menar att ca 60 % av varuvärdet av det gods som transporteras in och ut ur Sverige går vattenvägen. Detta innebär att svenska hamnar under samma år hanterade gods för 780 miljarder kronor. (Myndigheten för tillväxtpolitiska utvärderingar och analyser, 2010)

Utöver att svensk import och export i hög utsträckning sker via sjöfart anses en svensk handelsflotta även viktigt för totalförsvaret och försvarsmakten för att i orostider kunna säkra svensk import och export. Svensk Sjöfart menar att en livskraftig svensk handelsflotta är en förutsättning för att Sverige fortsatt ska kunna påverka och arbeta för en hållbar sjöfart i internationella sammanhang som IMO och EU.

Robert Hermansson kritiserar i sin bok, Sveriges Redarförening 100 år 1906–2006 (2006) den svenska regeringen för att i förhållande till andra sjöfartsnationer ha försummat den sjöfartssektorn och att ha underskattat sjöfartsklustret som arbetsgivare. Trots att sjöfarten är så pass viktig har Sverige släpat efter med ekonomiska lättnader för att öka konkurrenskraft gentemot såväl flera nordiska grannländer som kända bekvämlighetsflaggor.

2.3 Svenska myndigheter som påverkar sjöfarten

Sjöfarten är mycket reglerad, både internationellt och nationellt. Här presenteras de svenska myndigheter som svenska rederier kommer i kontakt med i samband med registreringsfrågor och sjöfartsstöd. Utöver dessa myndigheter måste rederiet förhålla sig till andra myndigheter och kontrollinstanser vilka inte presenteras på grund av studiens avgränsningar.

2.3.1 Transportstyrelsen

Transportstyrelsen är en av de myndigheter som ansvarar för Sveriges transportsystem, inkluderande väg, sjöfart, järnväg och flyg. Transportstyrelsen verkar för säkerhet, miljö och hälsa och tillser att detta efterlevs genom att utforma regler (Transportstyrelsen, u.d. A). Transportstyrelsen är den myndighet i Sverige som hanterar sjöfartsregistret och därmed in- och utflaggningar av fartyg (Transportstyrelsen, u.d. B), vidare har de som uppgift att tillse att lagar, försäkrings- och konstruktionskrav som ställs genom svenska och internationella regler efterlevs (Transportstyrelsen, u.d. C).

Transportstyrelsen har tidigare ansvarat för tillsyn av fartyg och nybyggnation av fartyg. Sedan 2015 har myndigheten valt att delegera detta till vissa ackrediterade klassningssällskap. Ett av syftena med denna förändring var enligt Transportstyrelsen (2015) att kunna erbjuda rederierna snabbare service. De certifikat och dokument som Transportstyrelsen valt att låta klassningssällskap utfärda och förnya å Transportstyrelsens vägnar är:

- *Dokument om godkänd Säkerhetsorganisation (DOC)*
- *Certifikat om godkänd säkerhetsorganisation (SMC)*
- *Internationellt säkerhetscertifikat för passagerarfartyg (HCP)*
- *Säkerhetscertifikat för höghastighetsfartyg 1994 (HHC)*
- *Säkerhetscertifikat för höghastighetsfartyg 2000 (HHC2)*
- *Säkerhetscertifikat för fartyg med speciellt användningsområde (SPSS)*

(Transportstyrelsen, 2015)

Dessutom får klassningssällskapen också utföra mätningar och beräkningar som utgör underlag för Internationellt mätbrev och International Tonnage Certificate, samt utfärda och förnya sjöarbetscertifikat och försäkran om överensstämmelse med sjöarbetskonventionen, Maritime Labour Convention (MLC) (Transportstyrelsen, 2015).

Transportstyrelsens dåvarande generaldirektör, Maria Ågren, menar att beslutet ger branschen snabbare service och en större frihet att välja vilket organ som ska utföra tillsyn, och att det är

ett exempel på hur Transportstyrelsen anpassar sig efter förändringar som sker i världen (Transportstyrelsen, 2015).

2.3.2 Skatteverket

Skatteverket är den myndighet som ansvarar för att inkassera skatter i Sverige (Skatteverket, u.d. A). Skatteverket är också den myndighet som handlägger ansökan om godkännande av tonnageskatt (Skatteverket, u.d. B). Tonnageskatt innebär att fartygsägare kan beskatta sitt eller sina fartygs nettodräktighet istället för vinst per skatteår vilket innebär att beskattning av teoretisk vinst istället för faktisk vinst. Enligt SOU 2015:4 väntas skattekostnaden för godkända rederier bli lägre än vid beskattning enligt konventionell modell. Det vill säga att oberoende av vinst eller förlust är skatten densamma (Lennerfors, Poulsen, & Sjögren, 2012). I Danmark har ett sådant skattesystem använts sedan 2002 i det danska internationella registret (Sornn-Friese & Iversen, 2014).

2013 initierades utredning av Sveriges regering för att utvärdera möjligheten till ett svenskt tonnageskattesystem (Statens offentliga utredningar, 2015). Ett sådant system har tillämpats från 2016 enligt kap. 13a, 2§ skatteförfarandelag (2011:1244).

2.3.3 Trafikverket

Trafikverket ansvarar för Sveriges infrastruktursplanering inom väg, järnväg, sjöfart och luftfart (Trafikverket, 2017 A). I trafikverkets ansvar för sjöfart ingår handläggning av sjöfartsstödet vilket infördes 2001. Sjöfartsstödet innebär att rederier blir ersatta för inkomstskatt och arbetsgivaravgift för sina ombordanställda (Trafikverket, 2017 B), rederierna behöver alltså endast stå för nettolönen. Detta reducerar kraftigt lönekostnaderna för ett rederi (Lennerfors, Poulsen, & Sjögren, The two declines of Swedish shipping, 2012). Stödet gäller endast för svenska medborgare som jobbar på svenskflaggade fartyg (Trafikverket, 2017 B).

Innan sjöfartsstödet införande fanns motsvarigheten rederistöd. Den avgörande skillnaden mellan dessa är att sjöfartsstödet även omfattar passagerarfartyg. Passagerarfartyg utsattes för konkurrens då danskt internationellt register (DIS) även kom att omfatta passagerarfartyg som trafikerade Sverige och Danmark. Sjöfartsstödet avsåg därmed att stärka den ekonomiska konkurrenskraften hos de svenska passagerarfartygen (SOU 2010:73, 2010).

Villkoren för att omfattas av sjöfartsstöd är enligt Delegationen för sjöfartsstöd, trafikverket att:

- *fartyget i sin näringsverksamhet används i trafik som är utsatt för internationell konkurrens på sjöfartsmarknaden*
- *fartyget inte är registrerat i något annat register än det svenska*
- *utbildningsplatser ställs till förfogande ombord på fartyget enligt Transportstyrelsens föreskrifter eller beslut i enskilt fall, och*

- *det finns tillräckliga försäkringar för fartyget och dess drift.*

(Trafikverket, 2018)

2.4 Svensk Sjöfart – Branschorganisation

Svensk Sjöfart, tidigare känd som Sveriges Redareförening, grundades 1906 och slöt, som en av sina första åtgärder, ett löneavtal med det samtidigt bildade Svenska Maskinistförbundet. Inom en kort period bildades även föreningar menade för att tillse manskaps- och befäls arbetsvillkor (Hermansson, 2006).

1997 tog Svensk Sjöfart i samråd med fackförbunden fram ett ramavtal för tillfälligt anställd personal, TAP-avtal. Syftet var att stärka den svenska sjöfartsnärings konkurrenskraft (Sjöbefälsföreningen, 2008). TAP-avtalet tillåter svenska rederier att anställa personer bosatta utanför Europeiska Ekonomiska Samarbetsområdet (EES) (Lennerfors, Poulsen, & Sjögren, 2012) och reglerar villkoren för dessa. Det tillåter lönesättning som motsvarar lokala löner vilka kan vara väsentligt lägre än svenska löner för samma position (Ersgård, 2017).

Avtalet infördes 1997 efter en överenskommelse mellan rederier och fackförbund. Detta efter att regeringen i sin budget att planerat höja bidrag till sjöfarten förutsatt att de två parterna också på egen hand kunde genomföra reformer som stärkte sjöfartsnäringen (SOU 2010:73, 2010).

Andelen anställda på TAP-avtal var tidigare begränsat till 50 % av rederiets ombordanställda (Sjöbefälsföreningen, 2008), fackförbunden har dock sedan 2017 gått med på att höja andelen anställda på TAP-avtal till 75 %. Att andelen höjdes gör dock inte någon avsevärd skillnad då de flesta svenska rederier redan lokalt avtalat att få anställa 75 % på TAP-avtal trots att de flesta rederier inte fyller kvoten (Johansson, 2017).

Sedan 2001 hanteras arbetsgivarfrågor inklusive avtalsfrågor av Sveriges Arbetsgivarförbund, SARF (Svensk Sjöfart, u.d.). I och med att SARF övertog arbetsgivarfrågorna blev Svensk Sjöfart en renodlad branschorganisation där medlemmarna utgörs av verksamma rederier (Svensk Sjöfart, 2018 B). Svensk Sjöfart representerar svenska rederiers intressen gentemot stat, myndigheter och internationella organisationer (Svensk Sjöfart, 2018 C).

2.5 Svensk sjöfarts under 1900-talets andra hälft

Sverige har historiskt varit en sjöfartsnation med en stor nationell flotta och varvsindustri. 1960 kontrollerade svenska rederier 2,9 % av världsfloTTan (Lennerfors, Poulsen, & Sjögren, 2012). Den svenska handelsflotta har bedrivit sjöfart inom flera segment, styckegods, tank, passagerare och bulkfartyg. Inom alla segment bedrev svenska rederier både nationell kustsjöfart och internationell sjöfart.

Vid mitten 1950-talet var 35 % av Sveriges fartyg fem år gamla eller yngre. Det vill säga att det var kraftig omsättning på tonnage (Lennerfors, Poulsen, & Sjögren, 2012). Under 1950-talet började rederier flagga sina fartyg under bekvämlighetsflagg.

Bekvämlighetsflagg innebär att fartyg flaggas ut under annan nationsflagg för att reducera skatte- och lönekostnader samt för att dra nytta av förmånliga regelverk (Hermansson, 2006). Sådan utflaggning av fartyg drabbade även andra länder. När utflaggningarna ökade under 1960-talet försökte bland annat England och Frankrike, med goda resultat, bromsa utvecklingen genom olika lättnader för sjöfarten. Frågan debatterades även i Sverige men här var regeringen mer återhållsam (Hermansson, 2006).

1977 lagstodgades att rederier inte fick registerna sina fartyg under bekvämlighetsflagg utan godkännande av den svenska staten. Svenska rederier kunde åse sina utländska konkurrenter som kunde registrera sina fartyg under bekvämlighetsflagg. Som ett resultat av den svenska politiken såldes istället fartyg utomlands. Mot slutet av 1970-talet hade ca 160 svenska fartyg sålts utomlands (Lennerfors, Poulsen, & Sjögren, 2012).

Under 1980-talet införde flera europeiska länder reformer och åtgärder för att bromsa utflaggningen. I Norge, Danmark och Tyskland infördes internationella register, vilket medförde att fartyg registrerade i dessa register undslapp delar av kostnaderna associerade med de nationella registren. I Sverige infördes aldrig något internationellt register vilket innebar att svenska rederier fortsatt sålde sina fartyg utomlands (Lennerfors, Poulsen, & Sjögren, 2012).

2.6 Fartygsregistrerings historia

För att fartyg ska få segla kommersiellt krävs enligt FN's havsrättskonvention att de är registrerade under en nationsflagg. Till skillnad från landbaserad verksamhet är fartygen mobila och många fartyg rör sig mellan olika länder och på internationellt vatten (Institute of Chartered Shipbrokers, 2013).

Ett fartygs nationsflagg avgör under vilket lands lagar ett fartyg opererar. Detta jämförs av Institute of Chartered Shipbrokers (2013) med hur verksamhet bunden till ett land är skyldig att följa de lagar som omfattar det aktuella landet. Dessa lagar och regler omfattar bland annat miljökrav, försäkringar och bemanningskrav (Institute of Chartered Shipbrokers, 2013).

Val av flaggstat har tidigare varit relativt okomplicerat, ett fartyg registrerades i det land rederiet var beläget. Under andra halvan av 1900-talet har detta dock blivit en allt mer komplex procedur i takt med att det blev mer ekonomiskt ofördelaktigt att inte aktivt välja flaggstat (Lennerfors, Poulsen, & Sjögren, 2012).

3 Metod

Studien utfördes som en kvalitativ studie som utgjordes av fyra semistrukturerade intervjuer kring relationen mellan svenska myndigheter och svensk sjöfartsnäring. Informanterna representerade berörd branschorganisation, myndighet och rederier. Samtliga informanter hade i sin dagliga verksamhet kontakt med både rederier och myndigheter. Semistrukturerad intervjumetod användes för att leda informanten mot studiens frågeställning samtidigt som denne tilläts fritt utveckla sina svar och tankar kring ämnet (Denscombe, 2009).

3.1 Urval Informanter

Urvalet inför intervjuerna gjordes genom att begära ut en fullständig lista över rederier berättigade till sjöfartsstöd av delegationen för sjöfartsstöd därefter kontrollerades adress och fartygsflagg för att stämma överens med studiens avgränsning. Alla de rederier som överensstämde med studiens avgränsning kontaktades via e-mail och intervjuerna därefter med representanter från två rederier som hade tid och möjlighet att delta.

Informanterna från rederierna refereras anonymt som Rederi A och Rederi B. Båda rederierna är tankrederier som har fartyg registrerade i det svenska fartygsregister och har kontakt med svenska myndigheter. Rederierna har även erfarenhet av fartyg som är registrerade i andra Europiska länder.

Branschorganisationen Svensk Sjöfart kontaktades eftersom de representerar stor del av Sveriges rederier, ca 50 medlemmar. Då organisationen representerar många rederier ansågs de kunna balansera individuella rederirespondenters enskilda intressen med mer generella branschöverskridande intressen och på så sätt ge ett större djup och bredd till studien.

Transportstyrelsen tillfrågades då det är den myndighet som har den mesta kontakten med svenska rederier i den dagliga driften. Transportstyrelsen utsåg två informanter som deltog under intervjun.

Skatteverket och trafikverket kontaktades inte då det med hänseende till studiens begränsade omfattning syntes vara mer värdefullt att fokusera anskaffandet av information till den myndighet, branschorganisation och de rederier som väntades ha bäst inblick i, och verkan på flaggval.

3.2 Etik

Beslutet att anonymisera rederierna grundade sig i att undvika eventuella negativa konsekvenser eller relationer för rederierna gentemot myndigheterna. Om mycket kritiska åsikter skulle uppkomma kunde dessa eventuellt påverka rederiets fortsatta kontakt med myndigheten. Samtliga informanter informerades om möjligheten att när som helst avbryta

intervjun och dra sig ur studien och att det insamlade materialet då inte skulle komma att användas.

Informanterna informerades även om att de skulle anonymiseras och rederiernas representanter blev också informerade om att rederiets namn skulle anonymiseras. Inför samtliga intervjuer presenterades också studiens syfte och den beräknade tidsåtgången för intervjun.

3.3 Genomförande och analys av intervjuer

Inför intervjuerna förbereddes tre olika frågeformulär för att göra frågorna relevanta för de olika informanterna beroende på om de var från rederi (bilaga 1), branschorganisation (bilaga 2) eller myndighet (bilaga 3). Efter önskemål från flera av informanterna lät vi också de intervjuade på förhand ta del av frågorna för att kunna försäkra sig om att man gav korrekta svar.

Under intervjuerna deltog båda rapportförfattarna, varav en ledde intervjun. Intervjun med Rederi A utfördes på rederiets kontor och intervjun med Rederi B i ett mötesrum på rapportförfattarnas skola. Denscombe (2009) hävdar att intervjuer lämpar sig väl för att fånga upp informanternas känslor eller erfarenheter. Vidare menar han att intervjuer i synnerhet kommer till sin rätt vid insamling av potentiellt kontroversiell information. Intervjuerna med Svensk Sjöfart och Transportstyrelsen genomfördes över telefon. Samtliga intervjuer spelades med informanternas samtycke in, under intervjuerna togs även mer kortfattade anteckningar för att snabbt åskådliggöra informationen. Alla intervjuer transkriberades och färgkodades och kategoriserades utifrån frågeställningarna för att åskådliggöra och förenkla efterföljande analys.

4 Resultat

Resultatet visar att ekonomi väger tungt men inte är den enda faktorn som är avgörande för val av flagg utan snarare helhetsbilden av förutsättningar och upplevd service. En respondent påpekade att de under början av 2000-talet valde flagg efter norm. Resultatet presenteras mer i detalj under rubrikerna, politik, ekonomi och service.

4.1 Politiska faktorer vid val av svensk flagg

Tonnageskatten var inte avgörande en avgörande faktor för informanternas val av flagg. Rederi A nyttjar inte tonnageskatten eftersom det innebär en begränsning i antalet anlöp på svenska hamnar för fartyget (Skatteverket, u.d. B). Rederi A menar vidare att tonnagebeskattning inte är förenligt med att driva fartyg som påverkas av spot-marknaden och inte på förhand har kännedom om vilka hamnanlöp som kan komma att bli aktuella. Rederi B upplever införandet av tonnageskatt som positiv trots att den inte är avgörande för deras intresse av svensk flagg.

Transportstyrelsen uppger under intervjun att de upplever ekonomin är den faktor som har störst betydelse för rederiernas val av flagg men att Transportstyrelsen inte själva råder över ekonomiska frågor.

4.2 Ekonomiska faktorer vid val av svensk flagg

För de intervjuade rederierna är Trafikverkets service, trots att Trafikverket handlägger ansökan om sjöfartsstöd inte lika betydelsefull för rederiernas val av flagg som Transportstyrelsens. Trafikverket är dock centrala eftersom de hanterar ansökningar om sjöfartsstöd, vilket är ett viktigt ekonomiskt stöd för rederierna. Det framkom motsträviga svar angående Trafikverkets service, Rederi A ansåg att Trafikverkets service fungera väl medan Rederi B ifrågasatte deras beslut och menade att de hellre ger avslag än att bevilja sjöfartsstöd. Rederi B ansåg att sjöfartsstödet borde omfatta fler fartyg än vad det gör idag.

Gällande överväganden vid beslut om inflaggning av fartyg menar Rederi B att en viktig ekonomisk faktor är att fartyget måste uppfylla Transportstyrelsens aktuella standard för att få registreras i Sverige. Det vill säga om fartyget är byggt för utländsk flagg måste fartyget alltså anpassas för att efterleva dagens svenska krav och inte de svenska krav som ställdes vid kölsträckningens datum. Detta kan leda till kostsamma ombyggnationer av fartyget. Rederi B uppger att detta innebär att rederiet tvekar inför att flagga in fartyg som aldrig seglat under svensk flagg, Detta problem uppstår emellertid inte för fartyg som sedan tidigare varit flaggade i Sverige.

Finanskrisen 2008 ledde till att Rederi B tvingades flagga ut fartyg av ekonomiska skäl. Det blev det för dyrt att behålla svensk flagg. Rederi B har på senare år sett en förbättring i Sverige vilket har lett till att fartyg som flaggades ut har återigen flaggats in till Sverige.

Rederi B menade att skälen till att man flaggar tillbaka sina fartyg till Sverige var att förutsättningarna för svenskflaggade fartyg blivit bättre. Fackförbunden har tillsammans med SARF arbetat fram TAP-avtalet som tillåter lika delar svensk och utländsk besättning inom rederiet och lättat på tidigare krav avseende svensk befälhavare ombord på svenska fartyg. Som en följd av dessa förändringar upplever Rederi B systemet som mer flexibelt eftersom det tillåter rederier låta befintlig personal anställd under TAP-avtal avancera i hierarkien vilket medför att rederiet utan att behöva säga upp befintlig personal nyanställa personer i lägre positioner.

4.3 Service som påverkande faktor vid val av flagg

De ekonomiska faktorerna väger tungt vid val av flagg. I vilken utsträckning service som en enskild faktor påverkar är därför svårt att avgöra. Transportstyrelsen menade vid intervjun att de tror att service har en viss påverkan och att de fortlöpande arbetar med förbättring av den egna servicen. Transportstyrelsen upplever emellertid att de faktorer som påverkar flaggval mest är faktorer som de inte råder över. Svensk Sjöfart ansåg, å sin sida, att god service från svenska myndigheter är en mycket viktig faktor för rederiers val av flagg.

Rederi A ansåg att det är en fördel med svensk flagg eftersom man har språket gemensamt med de berörda myndigheterna. Rederi A:s erfarenhet är att detta underlättar all typ av kommunikation med myndigheten. Rederi A ansåg också att myndighetens organisationsstruktur är viktig för att man ska få rätt information och hjälp av rätt person med en gång. Rederi A angav att man upplevde ett större problem i detta avseende vid kontakter med svenska myndigheter än vid en jämförelse andra länders motsvarigheter, vilka man upplevde som proffsigare.

Emellertid anser Rederi A att det är lika svårt att få initial kontakt med utländska myndigheter som med de svenska. Informanten hos Rederi A uppger att den kontakt man har med Transportstyrelsen har förbättrats bland annat i och med att man kan finna allt mer information på myndigheters hemsidor och därmed undvika telefonsamtal.

Att servicen förbättras framstår dessutom som generell uppfattning. Samtliga informanter från sjöfartsbranschen har varit eniga om att trenden pekar mot förbättring i Sverige både vad gäller myndigheters service och lagstiftning på området.

Rederi B tar upp exempel på andra flaggstater som tidigare haft en inställning som man menar har skiljt sig från den svenska. Rederi B menar att man har blivit betraktad som kund och tillgång och att man fått bättre kontakt med berörda myndigheter, samt mer hjälp och vägledning genom byråkratiska processer i andra flaggstater än under samma period i Sverige.

Deras senaste kontakter med svenska myndigheter, främst Transportstyrelsen har emellertid varit positiva. Transportstyrelsen har upplevts som hjälpsam och tillmötesgående.

Rederi A:s och B:s stämmer också överens med Transportstyrelsens egen upplevelse om att den service de tillhandahåller är god och de uppger att de fortsatt arbetar med att förbättra sin service. Det går också i linje med att Svensk Sjöfart talar om den förbättrade servicen som de menar stammar ur en tydlig politisk linje sedan några år tillbaka, menad att förbättra möjligheterna för rederier att driva sina fartyg under svensk flagg. Dessutom menar Svensk Sjöfart att även tonnageskatten och möjligheten att delegera flaggstatsinspektioner från Transportstyrelsen till klassningsbolagen bidragit positivt. Både rederierna och Svensk Sjöfart har vid personlig kommunikation välkomnat att inspektionerna flyttats till klassningssällskapen.

Svensk Sjöfart tog under intervjun upp att de årligen har möten med Transportstyrelsen för att diskutera branschfrågor för det kommande året. Genom dessa möten har de två aktörerna uppnått ett bra samarbete menar Svensk Sjöfart. Som ett exempel på detta samarbete hänvisar Svensk Sjöfart till inflaggningslotsen. Inflaggningslotsen är en nyinrättad servicefunktion hos Transportstyrelsen för att hjälpa rederier genom inflaggningsprocessen.

5 Diskussion

5.1 Resultatdiskussion

Det framgår i resultatet att bilden av de svenska myndigheternas service har genomgått en förändring. Både informanterna och tidigare studier påvisar att den svenska sjöfarten försumrats (Lennerfors, Poulsen, & Sjögren, 2012) och det ligger nära till hands att jämföra Sverige som flaggstat med närliggande länder. Studiens informanter från branschen är dock eniga kring att utvecklingen går åt rätt håll och Transportstyrelsen arbetar för att förbättra sin service vilket ger ett till synes gott och av rederierna välkommet resultat. Även Svensk Sjöfart verkar nöjda med det samarbete man har med Transportstyrelsen och hur Transportstyrelsen inkluderar organisationen i arbetet genom gemensamma avstämningsmöten.

Huruvida myndigheternas servicegrad påverkar just val av flagga går av urvalet inte att påvisa. Ekonomiska faktorer och politiska beslut påverkar emellertid rederiers ekonomiska situation i större utsträckning än myndigheters servicenivå. Även om rederiers kontakt med myndigheter till viss del berör större ekonomiska värden såsom, tonnageskatt och sjöfartsstöd bidrar givetvis en förbättrad servicegrad och tillgänglighet till att rederiets dagliga drift inte påverkas negativt, så som Förvaltningslagen SFS(2017:900) föreskriver.

Med hänsyn till såväl tidigare forskning som det för studien insamlade underlaget synes det som att ekonomiska faktorer är viktiga för val av flagg (Lennerfors, Poulsen, & Sjögren, 2012) Det synes emellertid som att politiska beslut är överordnade såväl ekonomi som service och att ekonomiska och servicerelaterade faktorer kan betraktas som resultat av politiska beslut. Svensk Sjöfart talar om ”ett paket” som inkluderar flera lättnader för sjöfarten, vilket tänkbart skulle kunna bidra till en känsla av trygghet för de rederier som överväger svensk flagg.

Det har under intervjuerna framstått som att Transportstyrelsen är den av myndigheterna vars service har störst påverkan på rederiernas flaggval till följd av att det är den myndighet rederierna har mest kontakt med. Detta har lett till att denna studies fokus har hamnat på just Transportstyrelsen och att övriga myndigheter inte fått samma uppmärksamhet.

Rederi A nämner att man flaggade sina fartyg svenska för att detta var norm i branschen, det indikerar att det går trender genom sjöfartsnäringen kring hur man väljer flagg, huruvida detta stämmer även för andra rederier och vilken påverkan detta har kan dock ej konstateras baserat på denna studies resultat.

Hur man blir bemött och hur lagarna är utformande har även en betydelse då rederier väljer flaggstat. Ett exempel som tas upp är att ett fartyg som är byggt åt en annan flagg måste följa den nuvarande standarden och inte den då fartyget byggdes. Detta kan leda till kostsamma ombyggnationer och anses vara en ekonomisk faktor. Dock speglar detta ett synsätt som inte välkomnar alla fartyg utan endast tidigare registrerade eller nybyggda fartyg.

Kanske är det som krävs mer sjöfartskompetens högre upp i beslutskedjan för att man ska kunna ge den svenska sjöfarten de nödvändiga verktygen för att vara konkurrenskraftiga på internationell nivå. För att tillgodose myndigheter med personal som har erfarenhet från sjöfart är det möjligt att den svenska sjöfarten kan verka som utbildning.

5.1.1 Sjöfartens roll i dagens samhälle

Det finns många olika anledningar till att Sverige behöver en handelsflotta. Dels sysselsätter sjöfartsklustret ca 110 000 personer, vilket skulle kunna öka om fler fartyg började segla under svensk flagg (Myndigheten för tillväxtpolitiska utvärderingar och analyser, 2010). Vidare är det möjligt att en svensk handelsflotta bidrar till att tillgodose de myndigheter som berör sjöfarten med personal som har erfarenhet inom branschen.

Under intervjun med Svensk Sjöfart nämndes olika anledningar till varför den svenska sjöfarten är viktig. Dels ingår den svenska handelsflottan i Sveriges totalförsvar och eftersom Sverige har en lång kust är försvaret till havs en viktig del i detta. Utöver försvaret tog Svensk Sjöfart upp att om man ska kunna påverka utveckling till ett mer hållbart samhälle, behöver man en egen flotta för att visa upp vad som fungerar.

5.2 Metoddiskussion

Det underlag som ligger till grund för resultatet är intervjuer med ett mycket begränsat antal informanter. Rederierna som deltagit bedriver båda likartad verksamhet gällande tonnage, antal fartyg, geografisk plats och typ av sjöfart. De kan därför inte anses vara representativa för rederier som avviker från detta. För att kunna erhålla en mer representativ bild behövs ett större underlag och fler intervjuer med flera olika typer av rederier. En enkät skulle möjligen ha gett ett större underlag då det är enklare att besvara än att genomföra en tidskrävande intervju, men då hade å andra sidan viktiga detaljer och nyanser gått förlorade eftersom enkäter är mer lämpade för studier där man vill kvantifiera (Denscombe, 2009)

5.2.1 Reliabilitet & Validitet

Det begränsade antalet informanter beror på metodval, avgränsning och en låg deltagarfrekvens då intervjuerna tar yrkesaktiva personers tid i anspråk. De semistrukturerade intervjuerna har emellertid gett värdefull information där informanterna har delat med sig av tydliga åsikter och tankar kring ämnet, men metoden har varit mycket tidskrävande.

Möjligheten att leda informanten genom intervjun har varit värdefull, upprepade gånger har intervjuerna trots kandidaternas ansats att undersöka andra faktorer än ekonomiska och politiska, glidit mot dessa och det har då varit värdefullt att kunna föra resonemanget åter mot service. Kanske hade en kvantitativ studie kunnat ge en mer representativ bild men med risken att svaren blir mer kortfattade och inte ger något större resonemang kring problemen eller upplevelserna av myndigheter.

Upplevelsen av myndigheters service kan ha klandrats av enskilda händelser eller kontakter. Hur väl dessa representerar den allmänna upplevelsen är svårt att fastställa och med det

begränsade underlag som ligger till grund för resultatet kan inga definitiva slutsatser dras. Svensk Sjöfart är dock en organisation som representerar många svenska rederier och som har kunnat redogöra för de har upplevt att deras medlemmar diskuterat myndigheter och har därför varit en värdefull källa.

Avgränsningen sattes med hänsyn till vad som skulle vara praktiskt möjligt att genomföra med den begränsade tid som fanns tillgänglig och för att tydliggöra för läsaren att det är en begränsad population som studerats och att slutsatser inte kan dras om övriga Sveriges rederinäring. För att uppnå en bättre reliabilitet hade en geografisk avgränsning till hela Sverige varit mer lämplig det hade också varit lämpligt att studera rederier som bedriver även andra typer av sjöfart.

6 Slutsatser

Studien visar att myndigheters service har viss betydelse för val av flagg. Hur stor påverkan service som enskild faktor har, är emellertid svårt att fastställa. Informanterna gav uttryck för skilda åsikter kring myndigheters service betydelse och dess förhållande till andra i studien nämnda faktorer.

Av studien framgår att de informanter som har deltagit har ansett att Transportstyrelsens service har fungerat väl medan åsikterna kring övriga myndigheter har gått isär. Det framgår också att informanterna från sjöfartsnäringen anser att Sverige har blivit mer attraktiv som flaggstat tack vare såväl nya regler som en bättre service från myndigheters sida. Det kan även konstateras att Transportstyrelsen för informanterna har varit den mest centrala myndigheten vad gäller servicefrågan.

Informanterna anser den nuvarande servicen som myndigheter tillhandahåller håller av god kvalitet och att de ser en positiv trend. Den förbättrade servicen är de samlade positiva till.

6.1 Förslag till fortsatta studier

Studien representerar endast en liten del av den svenska sjöfartsnäringen och dess utsträckning skulle kunna studeras vidare. En kvantitativ studie med denna studies resultat som utgångspunkt kunde bidra till att konstatera servicevärdets magnitud.

Ett annat för den svenska sjöfarten viktigt ämne som här endast berörts mycket lätt är den svenska handelsflottans betydelse för Sverige det nämns att handelsflottan är viktig för såväl Sveriges arbete för hållbarhet som för totalförsvaret vilken roll sjöfarten har för försvaret är emellertid inte del av studien.

Författarna till detta arbete bistår gärna med sina erfarenheter.

Referenser

- Dahlgren, M. (2017, 05 december.) Trendbrott när åtta fartyg flaggar svenskt. *Sekotidningen*. Hämtat 2018-12-14 från <https://sekotidningen.se/nyhet/trendbrott-nar-atta-fartyg-flaggar-svenskt/>
- Denscombe, M. (2009). *Forskningshandboken - För småskaliga forskningsprojekt inom samhällsvetenskaperna*. Lund: Studentlitteratur AB.
- Ek, J., & Hedlund, D. (2016). *Vad krävs för att ett rederi skulle vilja registrera sina fartyg i Sverige?* (Kandidatuppsats). Göteborg: Institutionen för mekanik och maritima vetenskaper, Chalmers tekniska högskola. Hämtad 2018-12-01 från <http://studentarbeten.chalmers.se/publication/244985-vad-kravs-for-att-ett-rederi-skulle-vilja-registrera-sina-fartyg-i-sverige>
- Ekman, M. (2010, 10 juli). Redare flaggar ut från Sverige. *Svenska dagbladet*. Hämtat 2018-11-28 <https://www.svd.se/redare-flaggar-ut-fran-sverige>
- Ersgård, E. (2017). *En alternativ kollektivavtalsmetod i handelsflottan* (Kandidatuppsats). Lund: Lunds Universitet. Hämtad 2018-12-10 från <https://lup.lub.lu.se/student-papers/search/publication/8906634>
- Hermansson, R. (2006). *Sveriges Redareförening 100 år 1906-2006*. Göteborg: Breakwater Publishing AB.
- Institute of Chartered Shipbrokers. (2013). *Ship Operation and Management*. London: Institute of Chartered Shipbrokers.
- Johansson, K. (2017, 20 april). Nytt TAP-avtal klart. *Sjömannen* Hämtat 2018-12-11 från <https://www.sjomannen.se/nyheter/nytt-tap-avtal-klart/?fbclid=IwAR18a1yO7GguLYb3gogApVXflk5jCejVO7-eu3siUXbyF1hEXGQzeHm29UA>
- Lennerfors, T. T., Sjögren, H., & Poulsen, R.T. (2012). The Two Declines of Swedish Shipping. In Iversen M.J., Lange E., Tenold S. (eds), *Global Shipping in Small Nations* (pp. 100-128). London: Palgrave Macmillan.
- Myndigheten för tillväxtpolitiska utvärderingar och analyser. (2010). *Sveriges sjöfartssektor, En viktig del i en svensk maritim strategi*. Östersund: Myndigheten för tillväxtpolitiska utvärderingar och analyser.

Förordning 2001:770. *Om sjöfartsstöd*. Stockholm: Näringsdepartementet RST.

Ovesen, M. (2015, 23 januari). Detta är tonnageskatt. *Sjöfartstidningen*. Hämtat 2018-12-10 från <https://www.sjofartstidningen.se/fakta-om-tonnageskatt/>

Skatteverket. (2016). Skatteverket. *Vad är myndighetsutövning*. Hämtat 2019-02-04 från <https://www4.skatteverket.se/rattsligvagledning/edition/2016.6/324636.html>

Skatteverket. (u.d. A). Skatteverket. *Det här gör skatteverket*. Hämtat 2019-02-04 från <https://skatteverket.se/omoss/varverksamhet/styrningochuppfoljning/dethargorskatteverket.4.7856a2b411550b99fb780008148.html>

Skatteverket. (u.d. B). Skatteverket. *Så här ansöker du om tonnagebeskattning*. Hämtat 2019-01-28 från <https://www.skatteverket.se/foretagochorganisationer/skatter/bilochtrafik/tonnageskatt/ansokomtonnagebeskattning.4.3152d9ac158968eb8fd1dc8.html>

Sornn-Friese, H., & Iversen, M. J. (2014). The establishment of the Danish International Ship Register (DIS) and its connections to the maritime cluster. *The International Journal of Maritime History*, ss. 82-103. doi: 10.1177/0843871413514164

SOU 2010:73. *Svensk sjöfarts konkurrensförutsättningar*. Stockholm: Fritezes offentliga publikationer.

SOU 2015:4. *Ett svenskt tonnageskattesystem*. Stockholm: Fritezes offentliga publikationer.

Svensk Sjöfart. (2018 A). *Furenord flaggar svenskt*. Hämtat 2019-02-14 från <http://www.sweship.se/nyhet/furenord-flaggar-svenskt/>

Svensk Sjöfart. (2018 B). *Sektioner och komiteer*. Hämtat 2018-11-28 från <http://www.sweship.se/svensk-sjofart-i-korthet/organisation/sektioner-och-komiteer/>

Svensk Sjöfart. (2018 C). *Internationell och nationell samverkan*. Hämtat 2018-11-28 från <http://www.sweship.se/svensk-sjofart-i-korthet/organisation/sektioner-och-komiteer/>

Svensk Sjöfart. (u.d.). *Svensk Sjöfart i korthet*. Hämtat 2018-11-28 från <http://www.sweship.se/svensk-sjofart-i-korthet/>

SFS 1986:223. *Förvaltningslag*. Stockholm: Justitiedepartementet.

SFS 2017:900. *Förvaltningslag*. Stockholm: Justitiedepartementet.

Tiger, J. (2017, 4 december). Trendbrott för svensk flagg. *Sjömannen* Hämtat 2019-02-14 från <https://www.sjomannen.se/nyheter/trendbrott-svensk-flagg/>

Sjöbefälsföreningen. (2008). *Tillämpningsavtal TAP-avtalet*. Göteborg, Sverige. Hämtat 2019-01-25 från https://www.sjobefalsforeningen.se/alla-avtal?top_level_tid=110&second_level_tid=100&third_level_tid=140

Trafikverket. (2017 A). *Trafikverkets uppdrag*. Hämtat 2018-12-09 från <https://www.trafikverket.se/om-oss/var-verksamhet/trafikverkets-uppdrag/>

Trafikverket. (2017 B). *Vad är sjöfartstöd*. Hämtat 2018-12-09 från <https://www.trafikverket.se/Delegationen-for-sjofartsstod/sjofartsstod1/vad-ar-sjofartsstod/>

Trafikverket. (2018). *Villkor för sjöfartstöd*. Hämtat 2019-01-27 från <https://www.trafikverket.se/Delegationen-for-sjofartsstod/sjofartsstod1/vad-ar-sjofartsstod/Villkor-for-sjofartsstod/>

Transportstyrelsen. (2015). *Nu delegeras ytterligare tillsynsuppgifter inom sjöfarten*. Hämtat 2019-01-27 från <https://www.transportstyrelsen.se/sv/Nyhetsarkiv/2015/beslut-fattade-om-ytterligare-delegering-inom-sjofartsområdet/>

Transportstyrelsen. (u.d. A). *Om Transportstyrelsen*. Hämtat 2018-12-09 från <https://www.transportstyrelsen.se/sv/Om-transportstyrelsen/>

Transportstyrelsen. (u.d. B). *Registerhållning*. Hämtat 2018-12-09 från <https://www.transportstyrelsen.se/sv/Om-transportstyrelsen/vart-uppdrag-och-arbetssatt/registerhallning/>

Transportstyrelsen. (u.d. C). *Vårt uppdrag och arbetssätt*. Hämtat 2018-12-09 från <https://www.transportstyrelsen.se/sv/Om-transportstyrelsen/vart-uppdrag-och-arbetssatt/>

Bilaga 1 - Intervjuformulär - Rederier

Våra namn är Wictor Rundqvist och Arvid Siegenthaler.

Vi studerar vid Chalmers Tekniska Högskola på Sjökapstensprogrammet.

Vi gör denna intervju för att samla data kring vårt examensarbete med följande syfte: Studien skall undersöka statliga myndigheters service inverkan på val av flaggstat. Med service avses i denna studie kundtjänst eller bemötande. Val av flagg har tidigare betraktats ur ett ekonomiskt perspektiv och sedan flera rederier nu väljer att flagga in sina fartyg är ambitionen att belysa service som en potentiell faktor i arbetet med att stärka den svenska sjöfartsnäringen.

Intervju med: _____ vid rederiet: _____

Vill du tillägga något mer om dig själv?

1. Jobbar du/rederiet mot svenska myndigheter i ditt/ert dagliga arbete?
2. Vilka skillnader upplever ni mellan att arbete mot svenska myndigheter och utländska motsvarande myndigheter?
3. Ni driver fartyg under svensk flagg. Vad är anledningen till att ni valde att Registrera era fartyg i Sverige?
 - a. Har svenska myndigheters service någon inverkan på detta valet positiv eller negativ?
4. Hur har svenska myndigheters service fungerat?
 - a. Transportstyrelsen i samband med in/utflaggning och flaggstatskontroller (inflaggningslots)
 - b. Trafikverket i samband med sjöfartsstöd
 - c. Skatteverket i samband med tonnageskatt
 - d. Fack, tap-avtal
5. Hur går resonemanget inom rederiet kring svenska myndigheter, både gällande val av flagg och i dagligt arbete?
6. Ser du att myndigheters service i framtiden kan ha betydelse för val av flagg?

Bilaga 2 - Intervjufrågor svensk sjöfart

Våra namn är Wictor Rundqvist och Arvid Siegenthaler.

Vi studerar vid Chalmers Tekniska Högskola på Sjökapstensprogrammet.

Vi gör denna intervju för att samla data kring vårt examensarbete med följande syfte:
Studien skall undersöka statliga myndigheters service inverkan på val av flaggstat. Med service avses i denna studie kundtjänst eller bemötande. Val av flagg har tidigare betraktats ur ett ekonomiskt perspektiv och sedan flera rederier nu väljer att flagga in sina fartyg är ambitionen att belysa service som en potentiell faktor i arbetet med att stärka den svenska sjöfartsnäringsen.

Intervju med: _____ Vid: Svensk Sjöfart

Vill du säga något om dig själv?

1. Hur fungerar organisationen, vilken tyngd har svensk sjöfart nationellt och vilka företräder man?
2. Hur fungerar arbetet med svenska myndigheter?
 - a. Transportstyrelsen
 - b. Trafikverket
 - c. Skatteverket
 - d. sjöfartsverket
3. Är svenska myndigheters service en fråga ni för med samma myndigheter?
4. Anser ni servicerelation mellan näring och myndighet vara en viktig fråga?
 - a. Arbetar ni/hur arbetar ni med denna?
5. Är svenska myndigheters service något som diskuteras?
6. Varför behövs svensk sjöfart?

Bilaga 3 - Transportstyrelsen

Våra namn är Wictor Rundqvist och Arvid Siegenthaler.

Vi studerar vid Chalmers Tekniska Högskola på Sjökapstensprogrammet.

Vi gör denna intervju för att samla data kring vårt examensarbete med följande syfte: Studien skall undersöka statliga myndigheters service inverkan på val av flaggstat. Med service avses i denna studie kundtjänst eller bemötande. Val av flagg har tidigare betraktats ur ett ekonomiskt perspektiv och sedan flera rederier nu väljer att flagga in sina fartyg är ambitionen att belysa service som en potentiell faktor i arbetet med att stärka den svenska sjöfartsnäringen.

Intervju med: _____ Vid: Transportstyrelsen

1. Vilken påverkan tror ni att er service har på rederier vid val av flagg?
2. Vilken roll har ni vid inflaggningsprocessen?
3. Hur mycket kontakt har ni med rederier som driver fartyg under svensk flagg och hur
4. Arbetar ni aktivt med att förbättra er service?
5. Samarbetet mellan olika myndigheter i processen?
6. Mer att tillägga?