



Hållbar sjöfart

– Handlingsplan för en konkurrenskraftig sjöfartsnäring



Facket för Service och Kommunikation

Rapport utgiven av SEKO - Facket för Service och Kommunikation som organiserar ca 7 000 sjömän i manskapsbefattningar i branschavdelningen SEKO sjöfolk.

Utgiven: 2013-04-17

Hemsida: *www.seko.se* eller *www.sjofolk.se*

Samtliga bilder där annat ej anges: Stefan F Lindberg.

Kraftsamling för en hållbar sjöfart

Den svenska handeln är extremt beroende av sjöfart. Så gott som allt det vi köper som har producerats på andra kontinenter har kommit till våra butiker via sjötransporter. Ändå står den svenska sjöfarten inför svåra utmaningar. Det finns inte mycket kvar av en stor och betydande handelsflotta. Allt fler rederier väljer att flagga ut sina fartyg till andra länder, vilket naturligtvis drabbar Sveriges sjöfolk. Det hotar också en hel näring, och är avgörande för Sveriges möjligheter att arbeta för säkerhet, mänskliga rättigheter och miljöhänsyn i den globala transportsektorn.

Regeringen har efter lång beredning äntligen tagit fram en handlingsplan för den svenska sjöfarten, och den innehåller många viktiga politiska åtgärder för att stärka konkurrenskraften. Det finns en god ambition, men den räcker tyvärr inte hela vägen. För att bevara den svenska sjöfarten behöver regeringen agera nu. Att till exempel begrava tonnagebeskattningen i ännu en utredning är förödande för näringen. Det handlar också om att lyfta blicken framåt. Det har länge saknats en politisk och brett förankrad vision för sjöfarten. Varför ska Sverige ha en egen sjöfart och hur ska den utvecklas? Här har vi alla ett ansvar att ta för framtiden, så väl arbetsmarknadens parter som politiker. Näringslivet och konsumenterna har också ett ansvar.

Sverige har en lång tradition av att arbeta för säkerhet, mänskliga rättigheter och miljöhänsyn på den internationella arenan, inte minst i EU:s och FN:s olika organ. Svensk sjöfart håller också ur ett globalt perspektiv hög kvalitet. Vi har kommit relativt långt i arbetet som rör hållbar utveckling, både i frågor som gäller sociala villkor och miljö. Men det här är inte något som sker av sig själv. Förutsättningen för att Sverige ska fortsätta utveckla både sin egen nationella sjöfartsnäring och den globala sjöfartsnäringen i en hållbar riktning, är en handlingskraftig politik.

Det kortsiktiga arbetet är lika viktigt som det långsiktiga, och för att möta utmaningarna krävs det politiska insatser på tre nivåer:

- En handlingskraftig nationell politik för att stärka sjöfartsnäringen i Sverige
- En harmonisering av EU:s sjöfartspolitik
- Åtgärder för att förbättra säkerheten och stärka den hållbara utvecklingen inom den globala sjöfarten

I denna handlingsplan presenterar vi i SEKO vår syn och våra förslag på vad regeringen och riksdagen kan göra för att bygga en konkurrenskraftig och hållbar sjöfart. På så sätt kan Sverige vara ett föregångsland i det internationella arbetet för säkerhet, arbetsrätt och miljö.

Vi i facket har naturligtvis också ett ansvar.

Kenny Reinhold
Avdelningsordförande SEKO sjöfolk

Innehållsförteckning

Kraftsamling för en hållbar sjöfart	3
Innehållsförteckning	5
Sverige – en sjöfartsnation	6
Konkurrensneutralitet mellan trafikslagen	7
Företagsfrämjande	7
Inför tonnageskatt idag	8
Flexibelt och framtidsinriktat sjöfartsstöd	8
Ett enklare regelverk och en kostnadseffektiv svensk flagg	8
Kollektivavtalslösningar	9
Jobb och utbildning	9
Bevara och skapa nya arbetstillfällen	9
Bevara kompetens och utveckla arbetsmarknaden	10
Transportpolitiska åtgärder på Europa nivå	11
En harmonisering av EU:s sjöfartspolitik	11
En intern EU-trafik	12
EU:s regelverk om inre vattenvägar	13
Global sjösäkerhet och hållbar utveckling	14
ILO:s sjöarbetskonvention	14
Hållbar sjöfart en del av statens upphandlingar och exportsatsningar	16
Fair Freight – Socialt ansvarstagande sjötransporter	17
Skärpta svavelkrav	18
Införande av tonnageskatt med miljöfond	18
Införande av ett framtidsinriktat sjöfartsstöd med fokus på hållbarhet	19
En nationell strategi för en hållbar global sjöfart	19
1) De globala villkoren	19
2) De europeiska villkoren	20
3) De svenska villkoren	20
Övergripande mål och styrmedel för en konkurrenskraftig och hållbar sjöfart	20
Fler svenskflaggade fartyg	20
Konkurrensneutralitet mellan transportslagen	20
Sverige ska leva upp till sina internationella åtaganden	21
Verka för att mänskliga rättigheter i den globala sjöfarten efterlevs och stärks	21
Förkortningar och termer	23
Referenser	24
Riksdagens utskottsbetänkanden	24
Regeringens ambitioner, deklARATIONER och handlingsplan	24
Lagar och internationella konventioner	24
Offentliga utredningar och direktiv	24
EU-direktiv och regleringar	24
Rapporter och manifest	24

Sverige – en sjöfartsnation

Sjöfartsnäringen är globaliseringens stora vinnare och med stor säkerhet en framtidsbransch. Behovet av handel mellan världens alla hörn ökar, vilket med all sannolikhet också kommer att öka efterfrågan på transporter till sjöss. Under de senaste tjugo åren har tillväxten inom sjöfarten varit högre än ökningen av världens BNP.

Sverige är mycket beroende av sjöfart. Ungefär 90 % av de 200 miljoner ton gods som importeras och exporteras varje år fraktas via fartyg. Sverige har under de senaste tjugo åren haft en relativt stor svenskflaggad flotta trots den stenhårda internationella konkurrensen av bekvämlighetsflaggade fartyg, så kallade Flags of Convenience (FoC). Ett bekvämlighetsflaggat fartyg är ett fartyg, som är flaggat i ett annat land än i det land där ägandet finns. Syftet är att kringgå nationella lagar och regler.

Tyvärr märks inte det gynnsamma läget för den globala sjöfarten i Sverige. Rederier säljs till andra länder, med flytt av huvudkontor som följd. Många av de svenska rederier som finns kvar väljer att flagga ut för att få konkurrenskraftiga villkor. På senare tid har även några färjerederier valt att byta till en annan nordisk flagga, med förlorade arbetstillfällen i Sverige till följd. Sverige har tappat så stor andel av sjöfarten att minimigränsen har passerats för länge sedan.

En stark trend är att många redare flaggar ut sina fartyg till Färöarna, vars fartygsregister är klassat som bekvämlighetsflagg. Samtidigt fortsätter man sin verksamhet i Sverige på samma sätt som innan. Detta är ett effektivt sätt undgå skatter och avgifter – och framförallt att fackföreningar ska lägga sig i vilka rättigheter besättningen ska ha. Med det inte sagt att svenska redare framför allt väljer att flagga ut för att försämrade arbetsvillkoren. Konsekvenserna blir emellertid en urholkning av den svenska modellen, där de anställda genom sina fackliga rättigheter kan förbättra sin arbetssituation, svenska staten förlorar miljoner i bolagsskatt och tusentals arbeten inom den svenska sjöfartsnäringen kommer på sikt att försvinna.



Svenska sjöfart behövs även ur ett internationellt perspektiv. Den håller en erkänt hög kvalitet och är en motor i hela det svenska näringslivet, både ur ett ekonomiskt perspektiv och ur ett sysselsättningsperspektiv. Sverige är med och driver viktiga hållbarhetsfrågor som är avgörande för den internationella sjöfarten. Utan egen sjöfart tappar vi både förutsättningar och trovärdighet för detta viktiga arbete.

Under förra mandatperioden tillsatte regeringen en utredning för att se över konkurrensförutsättningarna för svensk sjöfart. I slutet av oktober 2010 presenterades betänkandet "Svensk sjöfarts konkurrensförutsättningar"¹, som innehåller en rad förslag på åtgärder för att stärka den svenska sjöfartens konkurrenskraft. Utredaren hade särskilt beaktat möjligheten att införa ett svenskt internationellt fartygsregister (SIS), och gjort bedömningen att ett sådant inte bör införas. Eftersom det inte finns stöd i riksdagen för ett sådant SIS-register, har regeringen

1 Svensk sjöfarts konkurrensförutsättningar SOU 2010:73

inte heller föreslagit att Sverige ska införa ett sådant, även om förslaget stöds av riksdagsledamöter från flera olika partier.

Den svenska sjöfartens konkurrensförutsättningar har utretts och diskuterats under många år utan att några åtgärder genomförts. I början av 2013 presenterade regeringen sin handlingsplan² för svensk sjöfart. Tyvärr saknar denna handlingsplan politisk vilja, och åtgärder som är tillräckliga för att bevara en konkurrenskraftig och hållbar sjöfart. För att uppnå detta behöver regering och riksdag ta ett helhetsgrepp och omedelbart genomföra åtgärder för att stärka den svenska sjöfarten, för att på sikt förbättra säkerheten, arbetsvillkoren och en hållbar utveckling inom sjöfarten globalt.

Konkurrensneutralitet mellan trafikslagen

Likabehandling och konkurrensneutralitet mellan trafikslagen är av avgörande betydelse för en effektiv resursanvändning av vattenvägen och för en utvecklad sjöfart. Detta slås fast i Sjöfartsforums maritima manifest.³

Sjöfart är ett trafikslag, jämförbart med andra trafikslag. Samhället och vår exportindustri behöver alla trafikslag för ett väl fungerande och hållbart transportsystem. Det är därför viktigt att staten tar ansvar för att konkurrensvillkoren mellan dessa är neutrala, och till exempel, ser över grundstrukturen för farledsavgifterna för att ta fram ett nytt avgiftssystem för infrastrukturen. Staten bör också säkerställa ett forskningsanslag, som möter utvecklingsbehov och möjligheter på samma sätt för sjöfarten som för övriga trafikslag.

Våra vattenvägar – längs kusten, på floder, sjöar och kanaler och i städer vid vatten – kan i ökad utsträckning komplettera landinfrastrukturen. Detta görs med mer närsjöfart, och kustsjöfart, den EU-klassade inlandssjöfarten, trafik med vägfärjor, godstransporter i städer, vattenburen

kollektivtrafik mm. För att sjöfarten ska kunna bidra med en ökad och säker transportkapacitet, är konkurrensneutralitet i jämförelse med väg och järnväg avgörande – men inte nödvändigtvis med svenska fartyg. Det är kvalitetssjöfart som är viktigt, oavsett nationalitet. Däremot behövs svenska fartyg för den svenska maritima näringsutvecklingen, och för att skapa värden för och i Sverige. Det ger svenska jobb, stärkt kompetensbas, fler rederier och maritima företag, samt skatteintäkter till den svenska staten.

Företagsfrämjande

SEKO vill att Sverige ska vara ett föregångsland i det internationella arbetet för säkerhet, miljö och arbetsrätt. Regeringens handlingsplan är bra men otillräcklig, då det framför allt krävs att något görs nu genast. Riksdagen och regeringen måste inte bara ta ett helhetsgrepp på den svenska sjöfartspolitikerna, utan också snarast genomföra ett antal enkla och kostnadseffektiva åtgärder.

Det har länge saknats en långsiktig och politiskt brett förankrad strategi och vision för Sveriges sjöfart. Samtidigt krymper den svenska fartygsflottan. År 2009 fanns det ungefär 240 fartyg med svensk flagg. Nu är samma siffra nere på runt 125 stycken. I dag arbetar ungefär 11 000 sjömän och befäl på svenskflaggade fartyg, men antalet personal minskar i snabb takt. Utflaggningen rör inte längre bara handelsflottan, utan det är också flera färjerederier som flaggar ut sina färjor.

Sverige är beroende av sjöfart. För att Sverige inte ska vara helt utlämnat till utländska intressen när det gäller något så viktigt som bra infrastruktur för handel med omvärlden, krävs att det finns en svensk sjöfart. I sammanhanget är det också viktigt att påtala att den svenska sjöfarten ger intäkter. Utan svenska rederier och fartyg blir det inga skatteintäkter från branschen överhuvudtaget. Dessutom kommer det att motverka regeringens arbetslinje, eftersom både sjömän och anställda inom hela sjöfartsklustret kommer att gå ut i arbetslöshet.

2 Svensk sjöfartsnärings - Handlingsplan för förbättrad konkurrenskraft N2013.03

3 Maritimt manifest: Jobb, kompetens, samhällsnytta – Slutdokument för Sjöfartsforums öppna maritima strategiproces 2009-2012, januari 2013

Inför tonnageskatt idag

För att svensk sjöfart skall kunna utvecklas måste det finnas likvärdiga skatteregler som konkurrerande länder i Europa har. Tonnagebeskattning är en självklar del av skattelagstiftningen i så gott som alla andra europeiska sjöfartsnationer. Sverige är dock ännu ett undantag. Tonnagebeskattning ger rederierna möjlighet till långsiktig planering av sin ekonomi. I dagsläget måste en redare som säljer ett fartyg köpa ett nytt, för att inte tvingas skatta bort den eventuella vinsten.

Regeringen behöver å det snaraste införa den tonnagebeskattning som riksdagen redan beslutat om⁴. Frågan om tonnagebeskattning har redan utretts⁵, och är både enkel och kostnadseffektiv att införa. Därför behöver denna fråga absolut inte utredas ännu en gång, som regeringen anser.⁶

I kombination med en övergångsmodell, där rederierna erhåller en eftergift av hela eller delar av den latent skatteskulden som placeras i en innovationsfond för forskning och utveckling i miljöåtgärder, skulle tonnagebeskattningen även ge incitament att satsa på sjöfartens miljöutveckling. Detta är nödvändigt för att bland annat möta globala miljöutmaningar och EU:s svaveldirektiv⁷. Läs om detta under rubriken ”Skärpta svavelkrav”.

Flexibelt och framtidsinriktat sjöfartsstöd

Det svenska sjöfartsstödet kan reformeras och göras om till ett framtidsinriktat sjöfartsstöd. För rederiernas del är framför allt enhetliga regler och konkurrensförutsättningar inom EU av vikt. Som exempel kan nämnas anpassade skatteregler och att Sverige utnyttjar EU:s State Aid Guidelines⁸ fullt ut. Först då kan vi uppnå konkurrensneutralitet inom sjöfarten i Europa. De länder som begränsar sig själva

4 Betänkande 2006/07:SkU11 Allmänna motioner om företagsbeskattning m.m.

5 Tonnageskatt SOU 2006:20

6 Tonnageskatt och andra stöd för sjöfartsnäringen. Kommittédirektiv 2013:2013:6

7 Europaparlamentets och Rådets direktiv 2005/33/EG

8 Riktlinjer för statligt stöd till sjötransport, 2004/C 13/03

inom användningen av statsstödsreglerna, blir per automatik ointressanta som sjöfartsnationer. I Sverige idag tolkas EU:s regelverk ofta till nackdel för rederier som har svensk flagg. Detta medför till exempel att svenska fartyg flaggar ut för att istället få sjöfartsstöd i andra nordiska länder.

Med fokus på hållbarhet kan regeringen också underlätta sjöfartens omställning till de nya IMO-kraven i EU:s svaveldirektiv. Regeringen borde överväga att ge stora skattesubventioner på marindiesel, för att rederierna överhuvudtaget ska se detta miljövänliga bränsle som ett alternativ. Läs mer om förslaget under rubriken ” Skärpta svavelkrav”.

Ett enklare regelverk och en kostnadseffektiv svensk flagg

För att göra den svenska flaggan mer attraktiv för både svenska och globala aktörer, måste regelverket förenklas och den svenska flaggan göras mer kostnadseffektiv. Höga administrativa kostnader från statliga myndigheter, gör att den svenska flaggan får en stor konkurrensnackdel i förhållande till övrig likvärdig sjöfarts nationer. Samtidigt är kostnaden att flagga in till svensk flagg betydligt högre än att flagga till likvärdiga sjöfartsnationer i Europa.

Ett exempel på detta är att en svensk redare som har ett fartyg utanför Lagos och vars certifikat är på väg att löpa ut, måste ringa till svenska Transportstyrelsen som i sin tur behöver skicka en inspektör till Afrika för att skriva papper. Däremot kan till exempel norska redare i motsvarande situation ringa till klassningssällskapets kontor i Lagos. Klassningssällskapet, som har kontor i stora delar av världen, kan sända ut en inspektör med speedbåt och få saken ur vägen på några timmar. Enkla och tydliga regler är ett av de starkaste incitamenten för att locka rederier tillbaka till den svenska flaggan. SEKO anser också att det är bra om Transportstyrelsen dessutom överväger att utse en kontaktperson, som hanterar samtliga frågor vid registrering av fartyg.

Kollektivavtalslösningar

Arbetsmarknadens parter har ett ansvar för att bidra till att svensk sjöfart är både konkurrenskraftig och hållbar. SEKO är också berett att bidra till ett omställningsarbete och till att sänka rederiernas kostnader.

SEKO har tidigare gått med på att sänka rederiernas bemanningskostnader, dels genom kraftiga bemanningsrationaliseringar och dels genom

buds inom kollektivavtalets område. I första hand handlar det om att fastställa en nivå för bemanningskostnaderna, som ger den svenska sjöfartsnäringen förutsättningar att konkurrera särskilt med de fartyg som är flaggade i Sverige, med den kvalitetsstämpel detta medför. För att skapa bättre förutsättningar för detta, behöver regering och riksdag göra förändringar i inkomstskattelagen⁹ och socialförsäkringsbalken¹⁰. Detta kan åstadkommas till exempel genom att tillämpningsområdet för 183-dagars-



att teckna särskilda TAP-avtal. Dessa avtal gäller utomeuropeiskt tillfälligt kontraktsanställd personal på svenskflaggade fartyg. Förutom att detta avtal i sig kan uppfattas som diskriminerande, eftersom det i praktiken innebär att personal som kommer från länder utanför Europa arbetar under andra avtalsvillkor än den europeiska personalen, är det uppenbarligen inte en tillräcklig lösning på lång sikt. Den måste kombineras med andra åtgärder. Antalet svenskflaggade fartyg sjunker fortfarande, och Sverige fortsätter att tappa viktig kompetens.

SEKO tar tillsammans med arbetsgivarna ett gemensamt ansvar med det verktyg som står till

regeln för sjömän anställda på lastfartyg (alltså inte på färjor) utvidgas, samtidigt som ansvaret för socialförsäkringar, pensioner m.m. helt lyfts över på parterna.

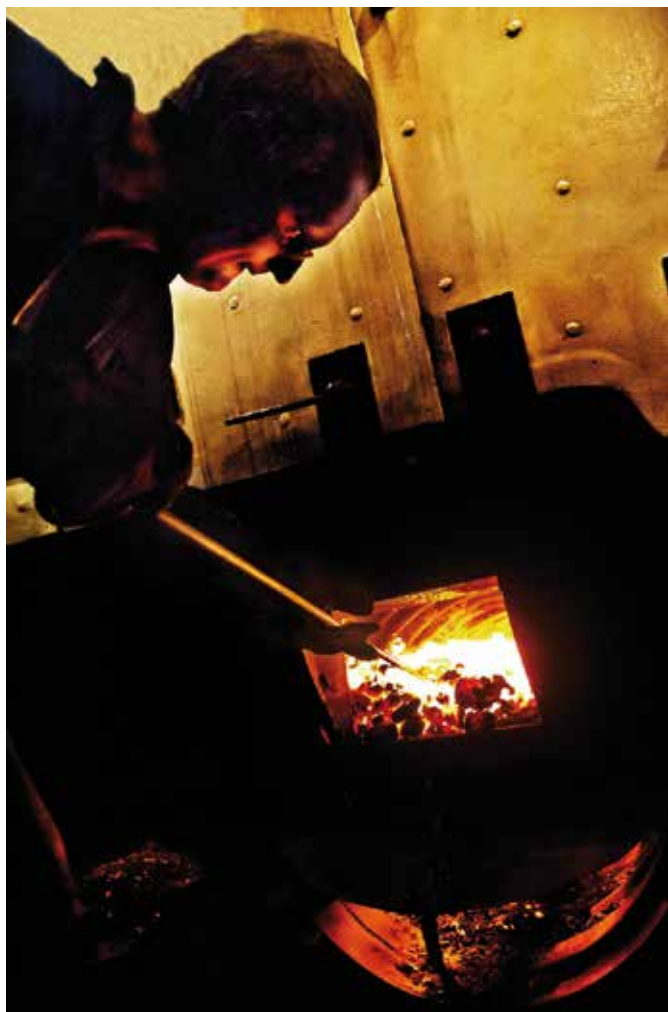
Jobb och utbildning

Bevara och skapa nya arbetstillfällen

Under de senaste fyra åren beräknas närmare 5 000 svenska arbetstillfällen i handelsflottan samt många säsongsjobb ha försvunnit. I motsats till de flesta andra arbetstagare i Sverige, kan en ombordanställd person bosätta sig på

⁹ Inkomstskattelagen, 3 kap 12§ och 64 kap 6§.
¹⁰ Socialförsäkringsbalken, 6 kap 3§.

valfri ort. Det gör att den svenska sjöpersonalen är spridd över hela landet, inte sällan långt bortom tätorterna. Det gör att arbetslösheten



bland sjömän inte syns på samma sätt som när en bilfabrik läggs ner. Dessutom sker utflaggningen inte i ett slag, utan den drar ut över ett par år vilket inte gör den lika synlig.

Med de förlorade jobben ombord har många arbetstillfällen inom övriga sjöfartsnäringen också försvunnit. Under de fyra senaste åren har 98 fartyg lämnat den svenska flaggan. Handelsflottan har i det närmaste halverats med konsekvenser för andra delar av det svenska sjöfartsklustret. Hela det svenska sjöfartsklustret beräknas av Tillväxtanalys¹¹ sysselsätta sammanlagt cirka 105 000 personer. Då har man inte räknat in de ytterligare cirka 250 000 personer med länkar till sjöfartssektorn, som arbetar inom turism, väg- och järnvägstransporter och delar av övriga stödtjänster.

11 Sveriges sjöfartssektor - En viktig del i en svensk maritim strategi (2010:03)

Samtidigt anlöps Sverige dagligen av flera hundra lastfartyg och färjor (ungefär 109 000 anlöp om året). Endast en bråkdel av dessa hör alltså hemma i Sverige. Det finns inget som säger att inte en väsentligt större andel av alla dessa fartyg kunde vara svenskflaggade.

Sveriges nuvarande sjöfartsstöd tillkom i första hand för att bevara en svenskflaggad handelsflotta, vilket naturligtvis har avgörande betydelse för jobben. Därför är det viktigt att nivån på sjöfartsstödet inte sänks, om den svenska sjöfarten ska vara konkurrenskraftig.

Bevara kompetens och utveckla arbetsmarknaden

Cirka 1 100 svenska sjöbefälsstudenter och närmare 500 svenska elever från sjömansutbildningen får årligen den fartygsförlagda delen av sin utbildning på svenskägda fartyg, såväl svensk- som utlandsflaggade. På detta sätt bidrar rederierna och personalen ombord till att sjöfartsutbildningarna i Sverige kan fortgå. Det är viktigt att slå vakt om dessa fartygsförlagda utbildningsplatser, och helst se till att de blir flera.

De båda sjöbefälsskolorna har långt fler sökande än de kan ta emot. Många ungdomar från Sverige som inte kommer in på de svenska sjöfartshögskolorna, söker sig därför till sjöfartshögskolor på Åland, i Norge och i Danmark. Därefter får de arbete, ofta i svenskkontrollerade fartyg, inte sällan med utländsk flagg. De bor emellertid kvar i Sverige och spenderar sin lön här, och bidrar därmed till den svenska tjänsteexporten.

Det finns en potential att utbilda och sysselsätta väsentligt fler sjömän i Sverige. Det handlar minst om en dubbling av utbildningssystemet. Den internationella bristen på kvalificerat sjöbefäl ökar. Detta sker i takt med globalisering och ökad handel. Sverige gränsar visserligen till Norge och Finland men den enda fasta förbindelsen med resten av världen är Öresundsbron. Den svenska utrikeshandeln uppgår till nästan 200 miljoner ton gods årligen, som huvudsakligen går sjövägen. Den svenska sjöfartsnäringen och de svenska sjöfartsutbildningarna

håller internationell toppklass. Branschen och utbildningarna kan därför bidra till att skapa många nya arbetstillfällen för ungdomar som är bosatta i Sverige. Detta förutsätter en levande sjöfartsmiljö med en svenskflaggad handelsflotta med sjöfolk ombord som kan handleda de ungdomar som utbildar sig.

Detta är även en nödvändighet för att samhället skall tillföras nödvändig kompetens inom sjöfart, och är en nyckelfråga i Sverige. Det handlar om lotsning, hamn- och stuverikompetens, myndighetsutövning, skeppning och logistik, transportupphandling, sjöräddning, underleverantörer till skeppsvarv och mycket annat.

En stor färja sysselsätter drygt 350 personer ombord med kringtjänster på bland annat rederikontoret. Ett så kallat ropaxfartyg sysselsätter 80 sjöfartsanställda och rederitjänstemän. Ett lastfartyg har i snitt cirka 40 ombordanställda. Personalmässigt fungerar fartygstyperna till stor del som kommunicerande kärl. Ett sjöbefäl måste, enligt internationella konventioner och svensk lag, ha tillgodogjort sig fartygsförlagd utbildning på flera fartygstyper. Efter utbildningen är sjömannen anställningsbar på i stort sett vilken fartygstyp som helst.

Transportpolitiska åtgärder på Europa nivå

En harmonisering av EU:s sjöfartspolitik

Sverige borde verka för en harmonisering av EU:s sjöfartspolitik med fokus på att förbättra arbetsvillkoren för de anställda och motverka den diskriminering som förekommer idag, av utomeuropeisk personal.

Handeln mellan olika EU-länder och EU:s export är helt beroende av sjötransporter. Huvuddelen av sjöfartspolitiken inom EU är emellertid fortfarande nationell. Samtidigt är den absolut största delen av sjöfarten på europeiskt vatten inomeuropeisk, alltså trafik mellan europeiska länder, då drygt 80 % av all sjötransport mellan europeiska hamnar görs av fartyg med europeisk flagg.

Detta innebär att EU-ländernas sjöfartsnäringar konkurrerar med varandra genom osunda skattesubventioner, men också genom dåliga arbetsförhållanden. Idag är det så att EU:s ramregler för statsstöd inom sjöfarten paradoxalt





nog används som konkurrensverktyg länderna emellan. Detta trots att dessa regler en gång skapades för att bevara en europeisk handelsflotta, och därmed också för att försöka hålla bekvämlighetsflaggade fartyg borta.

En intern EU-trafik

För att motverka denna skadliga konkurrens måste EU utveckla och harmonisera sin sjöfartspolitik. Som en del i detta arbete tycker SEKO att Sverige ska verka för att EU ska omdefiniera alla sjötransporter mellan EU-länder från internationell trafik till intern EU-trafik. All gemensam EU-lagstiftning vad gäller säkerhet, miljö och socialt skydd ska gälla för dessa transporter. Vidare ska detta ska gälla oberoende av fartygets flagg, ursprung och besättningarnas nationalitet.

Gemensamt EU-register

De flesta länder i Europa har ett så kallat andra register - ett internationellt register eller en annan typ av öppet register. Detta innebär att ett fartyg kan ha en flagga utan att följa landets

lagar och regler kring till exempel sjösäkerhet, skatter, arbetsrätt och socialförsäkringar. Sverige är ett av de få länder som istället tillämpar ett bemanningssystem med så kallad "Tillfälligt anställd personal" (TAP). Detta innebär att sjömän utanför EU har kontrakt där de inte erhåller samma lön och avlösningssystem som tillsvidareanställd personal. Trots att SEKO i grunden är kritisk till TAP-avtalet, har vi genom detta lyckats försvara de fackliga rättigheterna och möjligheterna för de anställda att organisera sig och förhandla kollektivt. Dessa rättigheter är befästa så väl i den svenska lagen som i internationella konventioner.

EU är inom de flesta områden mycket effektivt på att samla och ena olika branscher i Europa. Sjöfarten har inom EU på många sätt fört en tynande tillvaro. Detta beror till stor del på att de olika sjöfartsnationerna löst sina problem genom att konkurrera internt genom olika typer av internationella register. EU behöver därför ta ett helhetsgrepp kring sjöfarten. SEKO vill därför att Sverige ska verka för att EU ska införa ett gemensamt fartygsregister, där bemanningsregler slås fast. Statsstöd ska enbart

utgå till fartyg i detta register. Det finns mycket att vinna på att likställa konkurrensvillkoren mellan EU-länderna, och skapa förutsättningar för en stabil, långsiktig och hållbar sjöfart i hela Europa.

EU:s regelverk om inre vattenvägar

Sverige har två stora inre vattenvägar in till Vänern och Mälaren. Dessa är dock inte

klassade som sådana enligt EU:s normer, utan i Sverige gäller svenska särregler

(Sverige begärde undantag vid inträdet i EU). Det betyder att godstrafiken där inte kan

ske med samma typ av fartyg och pråmar som inom övriga EU, samt att kostnadsläget för transporterna påverkas i motsvarande utsträckning.

I dag hanterar hamnarna runt Vänern ca 3,1 miljoner ton gods. Dessa volymer består nästan uteslutande av gods till och från närliggande länder. Godset är bulk- eller

styckegods. Linjetrafik finns idag från Kristinehamn till England, och från Karlstad till

Marocko. Andra stora flöden är massaved från Baltikum, samt sågat virke, zink- och

blyslig till Norra Europa. Skogsprodukter såsom sågat virke, pappersrullar, massa och biobränslen dominerar bland godsslagen.

I Europa ökar godsvolymererna på de inre vattenvägarna, vilket avlastar de hårt trafikerade vägnäten. För att skapa liknande förutsättningar för trafik på Sveriges inre

vattenvägar Vänern/Göta Älv och Södertälje Kanal/Mälaren, är en anslutning till EU:s

regelverk om Inland Waterway System (IWS)¹² önskvärd. Regeringen har genom en statlig utredning¹³, öppnat upp för en utveckling av svensk inlandssjöfart med EU-klassade inlands-

12 Europarådets direktiv 2006/87/EG

13 Genomförande av EU:s regelverk om inre vattenvägar i svensk rätt (SOU:2011:4)

fartyg. Ett viktigt motiv för anslutning till EU:s inre vattenvägar, är att man får tillgång till EU:s program för främjande av sjötrafik som avlastar landtransporter.

Kraven på fartygen som seglar på inlandsvatten skiljer sig avsevärt från fartyg i närsjöfartstrafik, till exempel, vad gäller bemanning. EU-direktivet, som ligger till grund för utformningen av bemanning och tekniska föreskrifter för fartyg i inlandssjöfart¹⁴, är utformat för fartyg som går uteslutande på inre vattenvägar med gynnsamma väderförhållanden. Dessa är vitt skilda från svenska väderförhållanden under långa perioder av året.



Sveriges geografiska läge med de metrologiska faktorerna främst vintertid, samt det faktum att fartygen måste passera de två stora sjöarna

14 Europaparlamentets och rådets direktiv om tekniska föreskrifter för fartyg i inlandssjöfart och om upphävande av rådets direktiv 82/714/EEG (2006/87/EG)

Vänern och Mälaren, gör att det i perioder kan vara mycket besvärligt. Därför anser SEKO att bemannings- och säkerhetsstrukturen som finns i EU:s direktiv inte är anpassad för det metrologiska och geografiska läget där Sverige befinner sig. Med hänsyn till dessa faktorer som påverkar säkerheten, anser därför SEKO att det behövs större bemanning. Uppfattningen SEKO har är att Sverige ska få möjligheten att ansluta sig till IWS. Transportstyrelsen får i sin tur i uppgift att nationellt hantera säkerhets- och bemanningsstrukturer. Efter vissa anpassningar ser SEKO mycket positivt på att Sverige ansluter sig till EU:s regelverk för IWS. Det finns en stor utvecklingspotential för just inlandssjöfarten i Sverige.

Global sjösäkerhet och hållbar utveckling

Sverige har en lång tradition av att driva på det internationella arbetet för miljö och mänskliga rättigheter, även inom sjöfarten. Många människor lider idag av miljöproblem, bristande säkerhet och oacceptabla arbetsförhållanden. SEKO vill att Sverige ska fortsätta att arbeta för att internationella konventioner om miljö, säkerhet och arbetsrätt inte bara efterlevs utan också stärks. Sverige ska verka för att alla sjömän, oavsett nationalitet och vilken fartygsflagga de arbetar under, ska få säkrare arbetsförhållanden, acceptabla arbetsvillkor och skäliga löner. Det handlar ytterst om mänskliga rättigheter, men också om att utveckla miljöarbetet och säkerheten till sjöss, eftersom detta arbete är starkt kopplat till arbetsförhållandena på fartygen.

Miljöhänsyn och säkerhet hänger ofta samman med trygga arbetsvillkor ombord. Usla och otrygga arbetsförhållanden gör att sjömän inte vågar påpeka säkerhetsbrister av rädsla för att förlora sina jobb. Att förbättra sjömäns arbetsvillkor är därför också en miljöinsats. Samtidigt finns det mer att göra för att sjöfarten ska vara hållbar.

ILO:s sjöarbetskonvention

Sett ur ett internationellt perspektiv har den



svenska sjöfarten goda förutsättningar att konkurrera med en säker och miljömedveten sjöfart som har kvaliteten.

Den 15 februari 2012 röstade riksdagen ja till att Sverige ska ansluta sig till Internationella arbetsorganisationens, ILO:s, sjöarbetskonvention från 2006¹⁵. Nu har tillräckligt många länder skrivit under ILO:s sjöarbetskonvention för att den skall kunna träda i kraft den 1 augusti 2013.

Sjöarbetskonventionen samlar alla ILO:s konventioner som rör arbete till sjöss. Den tydliggör vilka regler som gäller på internationellt vatten, och att alla länder har ett ansvar för att de verkligen följs. I den slås principerna i ILO:s kärnkonventioner¹⁶ återigen fast, om: föreningsfrihet och skydd för organisationsrätten (nr 87),

15 Betänkande 2011/12:TU6 2006 års sjöarbetskonvention

16 ILO:s styrelse har identifierat åtta konventioner som "grundläggande" "ILO Declaration on Fundamental Principles and Rights at Work and its Follow-up"

organisationsrätten och den kollektiva förhandlingsrätten (nr 98), för lika lön (nr 100) samt förbud mot diskriminering (nr 111).

Konventionen gäller för alla fartyg i internationell trafik (med internationell trafik jämställs Sveriges trafik mellan Gotland och fastlandet) vars bruttovikt är minst 500 ton, med undantag av fiskefartyg och örlogsfartyg.

SEKO ser följande fördelar med konventionen:

- Förenkling av regelverken
- En strängare kontroll av efterlevnad, med stöd av ett certifieringssystem
- Verifierbar överensstämmelse med grundläggande miniminormer för sysselsättning och sociala krav
- Tillämpning på alla fartyg (inklusive de länder som inte har ratificerat konventionen)
- Tydligare bestämmelser för länders myndigheter att göra inspektioner samt en större befogenhet till åtgärd efter inspektion
- Förbättrade arbets- och levnadsvillkor för sjöfolk
- Förbättrad tillsyn på alla nivåer; på fartyget, företaget, flaggstaten och hamnstaten
- Arbete på handelsfartyg från tredje land anses som arbete på svenskt fartyg då man är bosatt i Sverige.
- Mer inflytande för branschen (redar- och sjöfolksorganisationer)

Sjöarbetskonventionen innehåller en rad nya krav som tidigare inte varit införlivade i svensk rätt. SEKO sympatiserar med dessa som i korthet är följande:

- Krav på utbildning för fartygskockar
- Tiden för arbetsgivarens ansvar att stå för kostnader för vård, kost och logi till följd av sjukdom förlängs

- Tiden för arbetsgivarens ansvar att betala sjuklön förlängs
- Ändringar görs i socialförsäkringslagen
- Sjöarbetscertifikat och försäkran om överensstämmelse med sjöarbetskonventionen införs
- Sveriges skyldigheter i fråga om hamnstatskontroller utvidgas

I behandlingen av sjöarbetskonventionen beskriver riksdagen själv att den bidrar till att fler sjömän får en trygg och säker arbetsmiljö samt till att skapa en konkurrenskraftig svensk sjöfartsnäring. Även om Sverige redan på många sätt är ett föregångsland när det gäller arbetsrätt och mänskliga rättigheter inom den globala sjöfarten, är det oerhört viktigt att tillämpningen av sjöarbetskonventionen tydligt och uttalat ingår i Sveriges sjöfartsstrategi för framtiden.

Det är också av yttersta vikt att Transportsty-





relsen, som är tillsyns- och föreskriftsmyndighet över sjöarbetskonventionens efterlevnad i Sverige, får tillräckliga resurser att utföra sitt uppdrag. Verkställandet av konventionen kommer att utgöras av en stor utvidgning av faktiskt tillsynsarbete, utfärdande av certifikat, utarbetande av föreskrifter och rutiner samt diverse övrig administration. Denna stora ökning av arbetsuppgifter anser regeringen motsvara en och en halv årsarbetskraft under förvaltnings-skedet. SEKO ställer sig frågande till om detta är tillräckligt. Det är av yttersta vikt att de nya arbetsuppgifterna följs upp och utvärderas både internt och externt, så att Sveriges förmåga att fullgöra sina skyldigheter gentemot sjöarbetskonventionen inte faller på personalstyrkan inom Transportstyrelsen.

Sjöarbetskonventionen kan bidra till att fler sjömän får en trygg och säker arbetsmiljö samt i övrigt bra arbetsvillkor. Den kan också bidra till att skapa en konkurrenskraftig svensk sjöfartsnäring. Regeringen kan bidra till att förbättra villkoren för sjömännen i världen genom att ytterligare se till att förstärka tillämpningen av sjöarbetskonventionen. Detta ska ske genom att konventionen tydligt och uttalat ingår i Sveriges sjöfartsstrategi för framtiden.

Hållbar sjöfart en del av statens upphandlingar och exportsatsningar

Den globala sjöfarten har genom sin historia och internationella prägel på många sätt kunnat undvika effektiv reglering och granskning. Detta har gett och ger fortfarande utrymme för oetiskt företagande och osund konkurrens, vilket får katastrofala följder för tusentals sjömän som arbetar under usla eller till och med livsfarliga arbetsförhållanden.

En majoritet av världens sjömän arbetar 12 timmar per dygn, alla dagar i veckan, tio månader om året. De tjänar ungefär 7 500 kr i månaden, men kan inte alltid vara säkra på att få ut sin lön. De vågar inte prata om eller påpeka en felaktig löneutbetalning eller andra problem, som till exempel säkerhetsrisker ombord, eftersom de då riskerar att bli svartlistade och aldrig mer få något jobb till sjöss. De träffar sin familj och sina vänner högst de två månader de är hemma varje år. Då är de i praktiken arbetslösa och utan lön.¹⁷

¹⁷ Är en mås mer värd än en matros? En rapport om tillståndet för världens sjömän och de svenska företagens ansvar, SEKO 2011

Sverige kan bidra till att förbättra villkoren för sjömännen i världen genom att ytterligare förstärka tillämpningen av 2006 års sjöarbetskonvention. Detta genom att se till att såväl statliga upphandlingar som de exportsatsningar som den svenska staten stödjer genomförs på ett sådant sätt att mänskliga rättigheter respekteras, såväl i produktionsledet som i transportledet.

Det handlar bland annat om att ge statliga bolag mål och verktyg för att utveckla sitt sociala ansvarstagande till att även omfatta transportledet. Detta ska till exempel ingå i statens ägarpolicy där regeringen redogör för sina uppdrag och mål, tillämpliga ramverk och sin inställning i viktiga principfrågor avseende bolagsstyrningen av samtliga statligt ägda bolag. Staten kan också genom sina upphandlingar börja ställa sociala krav när de köper transporter.

När det gäller exportsatsningar kan regeringen tydliggöra riktlinjerna och uppdragsbeskrivningarna för Exportkreditnämnden, Svensk Exportkredit och Exportrådet. Dessa ska då omfatta sjöarbetskonventionen och säkerställa att de mänskliga rättigheterna respekteras i alla delar av transportledet samt införliva sjöarbetskonventionen i den verksamhet som bedrivs inom ramen för Globalt Ansvar, sekretariatet på Utrikesdepartementet som har regeringens samordningsansvar för frågor som rör företags samhällsansvar (Corporate Social Responsibility, CSR).

Utrikesdepartementets CSR-ambassadör bör också få möjligheter att driva på för att företagens CSR-arbete även ska omfatta transportledet. Samtidigt bör särskilda åtgärder vidtas för att uppmuntra och stödja företag som avser att införliva transportledet i sitt CSR-arbete. Dessutom bör regeringen vidta åtgärder för att i internationella sammanhang uppmärksamma vikten av företagens CSR-arbete även inom transportledet. Här kan vårt förslag om Fair Freight vara till användning. Läs vidare nedan.

Fair Freight – Socialt ansvarstagande sjötransporter

Det finns idag många företag som vill ta ansvar och som arbetar med CSR. På produktionsidan utvecklar allt fler företag riktlinjer med krav på rättigheter för anställda i den egna organisatio-

nen, för uppköp och underleverantörer. Utbudet av fair trade certifierade produkter ökar, vilket bidrar till att skapa förutsättningar för odlare i utvecklingsländer att förbättra sina arbets- och levnadsvillkor.

CSR-arbetet inom transportledet är inte lika utvecklat som i produktionsledet.¹⁸ Det kostar inte konsumenter så mycket mer att köpa en fairtrade banan, och det blir inte heller så mycket dyrare om denna banan transporterats till Sverige av sjömän med schysta arbetsförhållanden.

SEKO har, med hjälp av IHS Fairplay, undersökt hur kostnaderna för besättningar med olika avtal på transportfartyg påverkar priset på vanliga konsumentvaror¹⁹. Resultatet visar att priset knappt påverkas av vilka nationella avtal och villkor besättningen har. Det rör sig bara om ett par ören mer för ett kilo bananer om besättningen går på svenska kollektivavtal, jämfört med om besättningen lyder under de avtal som polska eller filippinska sjömän går på. En kubikmeter villaolja kostar då ungefär 1,50 kr mer, en laptop 50 öre mer och en enkel bokhylla, typ Billy, 20 öre mer.



När det gäller företagens sociala ansvarstagande för specifikt sjötransporter, skulle såväl köpare som leverantörer tjäna allt på ett sammanhållet certifieringssystem för rederier. Ett sådant system skulle kunna garantera att en aktuell sjötransport följer internationella konventioner om mänskliga rättigheter och arbetsrätt. På så sätt skulle man kunna underlätta transportköp för seriösa företag. Nedan följer SEKO:s förslag till hur kriterier för certifieringssystem skulle kunna se ut.

Fair Freight – Socialt ansvarstagande sjötran-

18 Är en mås mer värd än en matros? En rapport om tillståndet för världens sjömän och de svenska företagens ansvar, SEKO 2011

19 Besättningskostnader i konsumentledet, rapport av IHS Fairplay på uppdrag av SEKO sjöfolk, 2011



Fairtrade logotypen och ett förslag till utseende på en märkning för schystransporter.

sporster²⁰

- Inget av de fartyg som rederiet driver får bära en flagg som fått anmärkning av ILO (ILO är kontrollinstans).
- Samtliga fartyg inom rederiet skall inneha nationella avtal och vad gäller bekvämlighetsflaggade fartyg, IBF-avtal (ITF är kontrollinstans).
- Inget av rederiets fartyg ska ha kvarhållits vid Port State Control eller annan nationell kontrollform på grund av att den sanitära eller humanitära standarden riskerar säkerheten ombord (enskilda stater kontrollerar).
- Rederiet har policys och handlingsplaner för hur det kontinuerligt säkerställs att arbetsförhållandena ombord på samtliga fartyg följer ingångna avtal och aktuella internationella konventioner.

Målet är att Fair Freight ska garantera att en aktuell sjötransport följer internationella konventioner om mänskliga rättigheter och arbetsrätt, och på så sätt underlättar transportköp för seriösa företag.

Skärpta svavelkrav

SEKO ser positivt på det arbete som görs för att skydda miljön både inom ramen för EU och i Sverige som medlemsstat, och anser att en förstärkt och harmoniserad övervakning och tillämpning av bestämmelserna om svavel är ett

²⁰ Fair Freight för mänskliga rättigheter i den globala transportsektorn – Sveriges tillämpning av internationella överenskommelser och företagens sociala ansvar, SEKO 2012

viktigt verktyg för att nå uppsatta miljömål och en hållbar sjöfart.

SEKO har alltså inga invändningar emot svaveldirektivet²¹ i sig, men vill understryka att en förutsättning för att sjöfartsnäringen ska kunna efterleva det är att medlemsstaterna vidtar främjande åtgärder. Detta i enlighet med konsekvensanalysen som gjordes inför förslaget om ändring av direktivet, där det föreslås att Europeiska Kommissionen och medlemsstaterna använder och, där så är möjligt eller nödvändigt, anpassar nuvarande instrument för offentlig stöd så att de kan underlätta branschens omställning till de nya IMO-kraven. Det är dessutom angeläget att medlemsstaterna vidtar dessa främjande åtgärder snarast eftersom tidsramen för omställningen är mycket snäv.

Kraven kommer att medföra stora kostnader för rederier och företag som köper sjötransporter. Det finns därför en betydande risk för trafikomställningar från närsjöfart till lastbil, särskilt i områden med strängare bestämmelser för svavel (svavelkontrollområden), vilket inte ger de miljöförbättringar som är syftet. Dessutom är den svenska sjöfarten redan idag utsatt för hård konkurrens, vilket ger näringen mycket knappa marginaler att klara en snabb omställning.

SEKO ser framför allt två åtgärder som Sveriges regering och riksdag kan vidta för att underlätta den svenska sjöfartens omställning till de nya IMO-kraven. Det handlar om ett införande av tonnageskatt med miljöfond och av ett framtidsinriktat sjöfartstöd med fokus på hållbarhet samt att dessa åtgärder vidtas å det snaraste eftersom tidsramen för omställningen är mycket snäv.

Införande av tonnageskatt med miljöfond

Den främsta anledningen till att regeringen ännu inte har något tonnageskattesystem lär vara rederiers obeskattade reserver, och att dessa latent skatteskulder skapar problem. En lösning på detta problem är att införa en över-

²¹ Europaparlamentets och Rådets direktiv 2005/33/EG

gångsmodell, som samtidigt underlättar omställningen till de nya kraven genom att regeringen satsar på forskning och utveckling inom området för en hållbar sjöfart med minskad miljöpåverkan.

Övergångsmodellen skulle t ex innebära att rederierna erhåller en eftergift av hela eller delar av den latent skatteskulden, och att eventuell resterande skuld placeras i en innovationsfond för forskning och utveckling i miljöåtgärder.

Det skulle kunna ge incitament att satsa på sjöfartens miljöutveckling, vilket skulle gynna rederierna och därmed de anställda, samt bidra till att utveckla forskningen inom sjöfarten för innovativa lösningar med hänsyn till miljö och klimat.

Införande av ett framtidsinriktat sjöfartsstöd med fokus på hållbarhet

SEKO föreslår att regeringen arbetar för att introducera en annan typ av sjöfartsstöd inom



EU. Det nuvarande State Aid Guide-Lines innebär i praktiken att EU:s medlemsstater konkurrerar inbördes med snedvridna subventioner på skatter och sociala avgifter för sjöfolket. Dagens system handlar ytterst om vilken stat som subventionerar bemanningskostnaderna effektivast.

Istället bör medlemsstaternas sjöfartsstöd vara framtidsinriktat med subventionering där utrymmet är betydligt större och framförallt effektivare. Idag utgör den del som är möjlig att subventionera, dvs bemanningskostnaden, bara mellan 5 – 10 % av ett fartygs totala driftskostnad i handelsflottan. De två enskilt största kostnaderna för ett rederi är faktiskt kapitalkostnader och bränslekostnader.

SEKO föreslår därför en förändring av State Aid Guide-Lines, som förutom subventionering av skatter och sociala avgifter även medger en subventionering av bränsle- och kapitalkostnader. Denna typ av framtidsinriktade sjöfartsstöd med fokus på hållbarhet kan underlätta sjöfartens omställning till de nya IMO-kraven.

En nationell strategi för en hållbar global sjöfart

Sverige är i stort behov av en långsiktig och brett förankrad strategi för sjöfarten. Förutsägbarhet och stabilitet är en av grunderna för att näringen ska bevaras och utvecklas. Därför välkomnar SEKO regeringens initiativ till att ta fram en strategi för framtiden.

Sjöfartens utmaningar

Utgångspunkten för strategin bör vara de utmaningar som Sveriges sjöfart står inför idag. Dessa utmaningar kan sammanfattas i de villkor som råder på global, europeisk och nationell nivå.

1) De globala villkoren

Eftersom sjöfarten ofta regleras av nationella lagar om säkerhet, arbetsrätt och miljö samtidigt som kontrollen av att internationella konventioner följs är begränsad, är konkurrensvillko-

ren inom den globala sektorn för sjötransporter extremt hårda. Detta innebär att oseriösa rederier många gånger kan härja fritt, medan ansvarstagande rederier, som arbetar med såväl kvalitet som hållbara transporter, slås ut i konkurrensen. Detta medför att många människor idag lider av miljöproblem, bristande säkerhet och oacceptabla arbetsförhållanden.

2) De europeiska villkoren

Trots att handeln mellan olika EU-länder och EU:s export är helt beroende av sjötransporter, är huvuddelen av sjöfartspolitikerna inom EU fortfarande nationell. Det innebär att EU-ländernas sjöfartsnäringskonkurrerar med varandra genom osunda skattesubventioner, men också genom dåliga arbetsförhållanden.

3) De svenska villkoren

Trots att Sverige och svensk handel är mycket beroende av sjötransporter krymper den svenska flottan och sjöfartsnäringskonkurrensen. Detta får en rad negativa konsekvenser:

- Sjöfartsnäringskonkurrensen blir beroende av utländska intressen
- Brevlådebolag och skatteflykt
- Arbetslöshet
- Förlorad kompetens och viktig innovationskraft
- Bristande transparens och försämrade kontroll över sjötransporter
- Svårt att nå klimatmål samt försämrade havsmiljö

För att möta dessa utmaningar bör Sverige bygga en konkurrenskraftig och hållbar sjöfart, så att vi kan vara ett föregångsland i det internationella arbetet för säkerhet, arbetsrätt och miljö. Det innebär att Sverige på alla nivåer ska verka för en hållbar utveckling, istället för att anpassa den svenska sjöfarten till de på flera sätt skadliga konkurrensvillkor som råder på världshaven idag.

Övergripande mål och styrmedel för en konkurrenskraftig och hållbar sjöfart

SEKO vill se en sjöfartsstrategi som innehåller övergripande mål med inriktning på en konkurrenskraftig och hållbar sjöfart. Det är också av stor vikt att strategin är sammanhållen, effektiv och långsiktig. Därför bör strategin vara en integrerad del av andra områden inom politiken som har betydelse för sjöfarten, och som även kan knytas till regeringens övergripande mål och styrmedel inom dessa. SEKO ser framför allt fyra prioriterade områden med följande övergripande mål och styrmedel för en nationell sjöfartsstrategi:

Fler svenskflaggade fartyg

Målet för regeringens näringspolitik är ”att stärka den svenska konkurrenskraften och skapa förutsättningar för fler jobb i fler och växande företag, för att därigenom bryta utanförskapet. De näringspolitiska insatserna ska även bidra till att uppnå målen i EU:s gemensamma strategi för tillväxt och sysselsättning.”²²

Det finns stor potential i att stärka den svenska sjöfartens konkurrenskraft, och öka antalet svenskflaggade fartyg. Sveriges maritima kompetens bör värnas, nyttjas och utvecklas. Satsningar på innovation och utbildning är några av de politiska styrmedel som kan användas, men även skattepolitiken är avgörande. Den maritima näringskonkurrensens möjligheter för svenskt näringsliv och sysselsättning bör tas till vara, stödjas och satsas på.

Konkurrensneutralitet mellan transportslag

Det övergripande målet för svensk transportpolitik är ”att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet.”²³ I detta spelar sjöfarten en avgörande roll. Det faktum att Sverige och svensk handel är extremt beroende av sjöfarten säger något

22 Regeringens webbsida <http://www.regeringen.se/sb/d/5709/a/17240>

23 Regeringens webbsida <http://www.regeringen.se/sb/d/11771>



om hur stor betydelse sjöfartsnäringen kan ha för transporter inom landet. Sjöfarten och vattenvägen bör i ökad utsträckning nyttjas i det inrikes transportsystemet för gods- och passagerartrafik.

Sverige ska leva upp till sina internationella åtaganden

Regeringen har ett långsiktigt mål att säkerställa full respekt för de mänskliga rättigheterna i Sverige. Det innebär att de mänskliga rättigheterna inte får kränkas och svensk lagstiftning ska överensstämma med de internationella konventioner om mänskliga rättigheter som Sverige har anslutit sig till.

Arbetsmarknadsdepartementet har ansvar för att samordna och utveckla frågor om de mänskliga rättigheterna på nationell nivå.²⁴ Detta arbete bör kopplas till sjöfartsstrategin, för att garantera att sjöarbetskonventionen efterlevs både på svenskflaggade fartyg och inom ramen för offentliga upphandlingar.

²⁴ Regeringens webbsida <http://www.regeringen.se/sb/d/15864>

Verka för att mänskliga rättigheter i den globala sjöfarten efterlevs och stärks

”Sverige har traditionellt satt respekten för folkrätten och de mänskliga rättigheterna i det främsta rummet. För ett litet land som Sverige är respekten för internationella normer en förutsättning för vårt utrikespolitiska agerande. Omsorgen om folkrätten och de mänskliga rättigheterna genomsyrar regeringens handlande såväl multilateralt i FN som regionalt i EU och andra organ samt bilateralt med enskilda stater” står det på regeringens webbsida. Vidare säger regeringen att Sveriges prioriteringar bland annat är att verka för att:

- *”människor också i andra länder får del av de mänskliga rättigheter som fastslagits inom ramen för FN och andra internationella fora.”*
- *”folkrätten och de mänskliga rättigheterna genomsyrar svenska och EU:s utrikespolitiska ställningstaganden.”²⁵*

Dessa prioriteringar är betydelsefulla för en sjöfartsstrategi med mål om hållbar utveckling.

²⁵ Regeringens webbsida <http://www.regeringen.se/sb/d/15863>



Konkurrensvillkoren inom den globala sjöfarten sker till stor del på bekostnad av mänskliga rättigheter, miljöhänsyn och säkerhet. Sverige har en viktig roll som föregångsland inom dessa områden. Detta är dessutom något som inte står i motsats till Sveriges handelspolitiska ambition, dvs *”främja bilden av Sverige och svenska ekonomiska intressen”* som är en kärnuppgift för hela utrikesförvaltningen, och intimt hänger *”samman med regeringens arbete för bättre spelregler på EU:s inre marknad och ökad frihandel globalt.”*²⁶

Att verka så väl för mänskliga rättigheter som för svenska ekonomiska intressen inom den globala sjöfarten ligger helt i linje med en konkurrenskraftig och hållbar svensk sjöfart. Därför bör strategin utgå ifrån detta, med tydliga riktlinjer kring hur regeringen avser verka inom internationella samarbeten som EU och FN samt vid nationella exportsatsningar.

26 Regeringens handelspolitiska deklaration presenterad i Riksdagen, onsdagen den 14 april 2010

Förkortningar och termer

CSR - Corporate Social Responsibility. Benämning på företags ansvar för hur de påverkar samhället, ur såväl ekonomiskt, miljömässigt och socialt perspektiv.

Fair Freight. Av SEKO sjöfolk presenterat förslag till certifiering av transporter.

Fairtrade. Är en oberoende produktmärkning vars syfte är att skapa förutsättningar för odlare och anställda i utvecklingsländer att förbättra sina arbets- och levnadsvillkor.

FoC – Flag of Convenience (bekvämlighetsflagg). Ett bekvämlighetsflaggat fartyg är ett fartyg som är flaggat i ett annat land än det land där ägandet finns. Ett effektivt sätt att sänka standarden på lagar och regler.

IBF – International Bargaining Forum. Högsta nivån på avtal ombord på ett bekvämlighetsflaggat fartyg. Ägaren är medlem i en arbetsgivarförening och har därigenom förhandlingsskyldigheter vid eventuella tvister och konflikter. Förhandlingen sker på nationell nivå.

ILO – International Labour Organization. FN-organ som ansvarar för att utarbeta och övervaka internationella arbetsnormer. Det enda FN-organ som arbetar med ”trepartsavtal”. ILO samlar representanter för regeringar, arbetsgivare och arbetstagare för att gemensamt forma politik.

IMO – International Maritime Organization. FN-organ specialiserat på sjöfart. Ansvarar för säker och trygg sjöfart med stort fokus på att förhindra havsföroreningar från fartyg.

ITF – International Transport Workers’ Federation. Internationell sammanslutning av fackföreningar som organiserar transportarbetare.

Port state control. Internationell kontroll av säkerheten ombord. Utförs av ansvarig myndighet i nation i vilken fartyget befinner sig.

SEKO Facket för Service och Kommunikation. Är ett fackförbund inom LO som organiserar ca 121 000 medlemmar inom nio olika branscher.

SEKO sjöfolk. Är en avdelning inom SEKO - Facket för Service och Kommunikation. Vi är i dagsläget cirka 7 500 medlemmar. Vanliga yrken inom SEKO sjöfolk är matros, motorman, kocksteward, servitör och ekonomibiträde.

Sjöfartsforum. En ideell intresseförening med ca 100 företags- och organisationsmedlemmar från hela det maritima klustret. Sjöfartsforum arbetar för att öka kunskapen om den svenska maritima näringen och om sjöfartens betydelse för människor, industri och samhället i stort.

TAP – Tillfälligt anställd personal. Kollektivavtalslösning framtagen för att möjliggöra utomeuropeisk besättning på svenskflaggade fartyg.

Referenser

Riksdagens utskottsbetänkanden

- Betänkande 2006/07:SkU11 Allmänna motioner om företagsbeskattning m m.
- Betänkande 2011/12:TU6 2006 års sjöarbetskonvention

Regeringens ambitioner, deklarerationer och handlingsplan

- Regeringens webbsida <http://www.regeringen.se/sb/d/5709/a/17240>
- Regeringens webbsida <http://www.regeringen.se/sb/d/11771>
- Regeringens webbsida <http://www.regeringen.se/sb/d/15864>
- Regeringens webbsida <http://www.regeringen.se/sb/d/15863>
- Regeringens handelspolitiska deklareration presenterad i Riksdagen, onsdagen den 14 april 2010
- Svensk sjöfartsnäring - Handlingsplan för förbättrad konkurrenskraft N2013.03

Lagar och internationella konventioner

- ILO Declaration on Fundamental Principles and Rights at Work and its Follow-up
- Inkomstskattelagen, 3 kap 12§ och 64 kap 6§.
- Socialförsäkringsbalken, 6 kap 3§

Offentliga utredningar och direktiv

- Genomförande av EU:s regelverk om inre vattenvägar i svensk rätt (SOU:2011:4)
- Svensk sjöfarts konkurrensförutsättningar SOU 2010:73
- Tonnageskatt och andra stöd för sjöfartsnäringen. Kommittédirektiv 2013:2013:6
- Tonnageskatt SOU 2006:20

EU-direktiv och regleringar

- Europaparlamentets och rådets direktiv 2005/33/EG
- Europaparlamentets och rådets direktiv om tekniska föreskrifter för fartyg i inlandssjöfart och om upphävande av rådets direktiv 82/714/EEG (2006/87/EG)
- *Europarådets direktiv 2006/87/EG*
- Riktlinjer för statligt stöd till sjötransport, 2004/C 13/03

Rapporter och manifest

- Besättningskostnader i konsumentledet, rapport av IHS Fairplay på uppdrag av SEKO sjöfolk, 2011
- Fair Freight för mänskliga rättigheter i den globala transportsektorn – Sveriges tillämpning av internationella överenskommelser och företagens sociala ansvar, SEKO 2012
- Maritimt manifest: Jobb, kompetens, samhällsnytta – Slutdokument för Sjöfartsforums öppna maritima strategiprocess 2009-2012, januari 2013
- Sveriges sjöfartssektor - En viktig del i en svensk maritim strategi (2010:03)
- Är en mås mer värd än en matros? En rapport om tillståndet för världens sjömän och de svenska företagens ansvar, SEKO 2011

