

Specialsjöfart

Förutsättningar för och konsekvenser av att sluta
ömsesidiga bilaterala närfartsavtal i syfte att möjliggöra
utveckling av specialsjöfart under svensk flagg

© Transportstyrelsen

Sjö och Luftfart
Enheten för bemanning och behörighet

Rapporten finns tillgänglig på Transportstyrelsens webbplats www.transportstyrelsen.se

Dnr/Beteckning TSG 2021-3588
Författare Nyquist Dahlström Amanda och Lokrantz Malin
Månad År Juni 2021
Eftertryck tillåts med angivande av källa.

Förord

Transportstyrelsen fick i regleringsbrevet för 2021 i uppdrag att analysera förutsättningarna för och konsekvenserna av att sluta ömsesidiga bilaterala närfartsavtal i syfte att möjliggöra utveckling av specialsjöfart under svensk flagg. Inom ramen för uppdraget ombads vi att samråda med berörda svenska branschorganisationer. Uppdraget ska redovisas till Regeringskansliet (Infrastrukturdepartementet) senast den 30 juni 2021. Det här är Transportstyrelsens redovisning av uppdraget.

Norrköping, Juni 2021

Jonas Bjelfvenstam
Generaldirektör, Transportstyrelsen

Anna Petersson
Enhetschef, Enheten för
bemanning och behörighet

Innehåll

FÖRORD	3
INNEHÅLL	4
1 INLEDNING	6
1.1 Bakgrund.....	6
1.2 Syfte och frågeställningar	6
1.3 Metod	6
1.4 Avgränsningar.....	7
2 KONSEKVENSER AV BILATERALA AVTAL	8
2.1 Marknaden	8
2.1.1 Svenskflaggad specialsjöfart.....	8
2.1.2 Val av flaggstat	8
2.1.3 Fler möjligheter för svenska rederier	9
2.1.4 Påverkan på den svenska marknaden	10
2.2 Arbetsvillkor på utländska fartyg.....	11
3 FÖRUTSÄTTNINGAR FÖR BILATERALA AVTAL	12
3.1 Intresserade motparter	12
3.2 Transportstyrelsen saknar mandat	12
3.3 Det kan finnas behov av tillsyn för mindre tonnage.....	12
3.4 Kompetens och resurser.....	13
4 ANALYS	15
5 SLUTSATSER OCH REKOMMENDATIONER	17
REFERENSER	18

1 Inledning

1.1 Bakgrund

Den svenska flottan har trendmässigt minskat under de senaste åren. Ofta förklaras detta med svenska rederier väljer andra länders flagga framför den svenska på grund av att villkoren under annan flagg anses mer fördelaktig, för såväl handelssjöfarten som specialsjöfarten. Sjöfarten är en bransch där aktörer har relativt lätt att flytta verksamheten till andra länder där villkoren är mer fördelaktiga. Det krävs inga större utbyggnader av verksamheten, det räcker i stort sett med en om/inflaggning på annat register för att få tillgång till en ny geografisk marknad.

Men för svenskt vidkommande har en livskraftig svensk fartygsflotta många nyttor som minskar i takt med en minskande flotta. Det handlar till exempel om möjligheter att påverka miljö- och säkerhetsarbetet i internationella organisationer, upprätthålla sjöfartskompetens i Sverige och säkerställa en grundkapacitet för transporter och tjänster i krissituationer.

De senaste åren har flera åtgärder, såsom tonnageskatt och regelförenklingar, vidtagits för att stärka förutsättningarna att bedriva rederiverksamhet i Sverige. Dessa åtgärder är dock inte alltid tillämpbara för specialsjöfarten (Transportstyrelsen, 2020). Branschen har mot den bakgrunden uttryckt en oro över utvecklingen i Sverige för specialsjöfarten. Det gör att det är viktigt att Sverige vidtar de åtgärder som är möjliga för att stärka specialsjöfartens ställning under svensk flagg.

Under 2020 lämnade Transportstyrelsen en analys av hur förutsättningarna för specialsjöfart under svensk flagg kan stärkas till Regeringskansliet (se Transportstyrelsen, 2020). Då lämnades ett antal förslag på åtgärder, ett av dessa var möjligheten att sluta ömsesidiga bilaterala närfartsavtal.

Transportstyrelsen har i sitt regleringsbrev för 2021 fått i uppdrag att analysera förutsättningarna för och konsekvenserna av att sluta ömsesidiga bilaterala närfartsavtal i syfte att möjliggöra utveckling av specialsjöfart under svensk flagg. Det här är Transportstyrelsens redovisning av uppdraget.

1.2 Syfte och frågeställningar

Syftet med denna redovisning är att analysera förutsättningarna för och konsekvenserna av att sluta ömsesidiga bilaterala närfartsavtal.

1.3 Metod

En hearing har hållits med representanter från dels branschorganisationen Svensk Sjöfart, dels arbetstagarorganisationerna Seko Sjöfolk och Svenska Sjöbefälsföreningen.

1.4 Avgränsningar

Inom ramen för detta uppdrag har ingen djupare analys gjorts av konsekvenser för avtal med enskilda länder.

Andra eventuella åtgärder som kan stärka specialsjöfart under svensk flagg är inte inkluderade i denna analys, inte heller hur dessa skulle kunna påverka effekterna av att sluta ömsesidiga bilaterala närfartsavtal av att bedriva specialsjöfart under svensk flagg.

2 Konsekvenser av bilaterala avtal

Möjligheten att sluta ömsesidiga bilaterala avtal beskrivs i I STCW-konventionen¹, se regel I/3.5. Ömsesidiga bilaterala avtal innebär att länderna kommer överens om att acceptera varandras behörigheter för närfart inom sitt eget närfartsområde. Denna möjlighet är avgränsad till behörighetsområdet och innefattar inte tekniska krav på fartygen

2.1 Marknaden

Specialsjöfart kan beskrivas som *sjöfart som varken är linje- eller trampsjöfart*. Ett annat sätt att beskriva specialsjöfart är *en tjänstesektor till sjöss som använder fartygen som arbetsredskap*. Det kan handla om att transportera personal och gods till verksamheter till sjöss (exempelvis vindkraftparker), bunkring, kartering, kabelläggning eller andra anläggningsarbeten till sjöss (Transportstyrelsen, 2020).

2.1.1 Svenskflaggad specialsjöfart

Specialsjöfart är en diversifierad marknad och det finns en uppsjö av olika tjänster som utförs till sjöss som kan klassas som specialsjöfart. Marknaden består av flera mindre delmarknader där förutsättningarna att bedriva verksamhet kan skilja sig avsevärt. Det gör att det inom specialsjöfarten finns såväl de klassiska rederierna som andra aktörer med huvudsaklig verksamhet inom en annan bransch, exempelvis inom byggbranschen.

Mellan 2010 och 2019 har antalet svenskregistrerade specialfartyg minskat från knappt 670 till drygt 420 stycken. Den minskande svenskflaggade specialsjöfartsflottan följer trenden för den svenska handelsflottan som också har minskat under perioden (Trafikanalys, 2020). Tidigare svenskflaggade specialfartyg har avvecklats och nya specialfartyg har främst flaggats i andra länder med bättre förutsättningar (Transportstyrelsen, 2020).

2.1.2 Val av flaggstat

Trafikanalys (2018) menar att länders sjöfartspolitik i mångt och mycket går ut på att förbättra konkurrensförutsättningarna för den egna näringen. Detta görs genom att jämna ut villkoren och stärka konkurrensförutsättningarna i förhållande till andra länder. Skattekonkurrens mellan stater inom EU, och till tredje land, är en stor del i detta. Trafikanalys (2020) konstaterar att eftersom andra länder gör insatser för ökad attraktivitet och konkurrenskraft måste också Sverige vidta åtgärder för att nå målet att ha det bästa regelverket i Europa (ett mål som nämns i den maritima strategin).

¹ STCW-konventionen är 1978 års internationella konvention om normer för sjöfolks utbildning, certifiering och vakthållning (STCW).

Registreringsavgifter och andra administrativa avgifter är ofta märkbara och kan skilja sig avsevärt mellan flaggstater. De svenska avgifterna för tillsyn och kontroll har framhållits som dyra i förhållande till andra länders. Danmark framhålls ofta av redare som ett land där exempelvis inflaggningsprocessen är lättare och snabbare. Det är dessutom billigare, bland annat på grund av den svenska stämpelskatten. Såväl Danmark som Storbritannien har de senaste åren haft en ökande flotta, till skillnad från Sverige, något som kan vara ett resultat av ett systematiskt arbete för bättre förutsättningar för den egna flaggan (Trafikanalys, 2018).

De svenska näringsvillkoren och skattereglerna kan vara en förklaring till det minskande antalet fartyg i det svenska registret inom såväl specialsjöfarten som handelssjöfarten. Utöver närings- och skattevillkor finns det också andra faktorer som kan påverka en flaggas attraktivitet. Det kan handla om möjligheten till digitala certifikat, regelverk på flera språk, kontakter och servicenivå från flagstatsadministrationen.

2.1.3 Fler möjligheter för svenska rederier

Ömsesidiga bilaterala närfartsavtal kan leda till fler möjligheter för svenska rederier att utveckla verksamheten under svensk flagg. Ett större geografiskt område att operera på kan innebära fler affärsmöjligheter, både inom befintlig verksamhet och för möjligheten att bredda verksamheten. Svenska redare kan på så sätt sprida riskerna i verksamheten, vilket kan möjliggöra en mer stabil företagsekonomisk verksamhet som klarar svängningar i ekonomin bättre. Att öppna upp möjligheten att bedriva verksamheten på en bredare marknad skulle göra svensk flagg mer attraktivt.

Redan idag kan svenskflaggade specialfartyg agera på en större marknad än närfartsområdet, men då krävs det andra behörigheter och att fartygen är godkända för området ur ett tekniskt perspektiv. Ett alternativ för svenska redare är att flagga ut fartygen till ett annat land för att på så sätt nyttja det landets närfartsområde under förutsättning att det är den geografiska marknaden de är ute efter. Närfartsavtal ger svenskflaggade specialfartyg möjlighet att verka på en större geografisk marknad än idag utan att flagga om och ökar därmed den svenska flaggans attraktivitet.

Med ömsesidiga bilaterala närfartsavtal ökar incitamenten för svenska rederier att flagga fartyg i Sverige i och med att man kan använda även svenska fartyg (och besättningar) för att konkurrera om kontrakt som ligger i fler länders närsjöfartsområden. Om närfartsavtal leder till att fler fartyg flaggas i Sverige kan det också kunna leda till såväl fler arbetstillfällen för svenska sjömän som fler möjligheter till praktik för blivande sjömän.

En av de marknader som skulle kunna bli tillgängliga för svenskflaggade fartyg med ömsesidiga bilaterala närfartsavtal är den växande

vindkraftindustrin i Nordsjön. Sveriges närfartsområde täcker bara 16 procent av den geografiska marknaden för den havsbaserade vindkraften (Gärdehed & Winberg, 2013). Resterande marknad kan nå genom exempelvis inflaggning på danskt register eftersom huvuddelen av dessa områden innefattas direkt i exempelvis det danska närsjöfartsområdet (eller genom de avtal Danmark tecknat). En växande vindkraftindustri leder till en kedja med nya potentiella svenska arbetstillfällen genom sjömätning, kabelläggning, bygg- och anläggningsarbeten till sjöss samt transport av personal och utrustning.

Samtidigt finns det många faktorer som påverkar val av flaggstat. Avsaknad av ömsesidiga bilaterala närfartsavtal har troligen varit en bidragande orsak till att Sverige inte har tagit del av den tillväxt inom specialsjöfartsområdet som kunnat ses i många andra länder inom EU. Det går att anta att närfartsavtal som en enskild åtgärd visserligen förbättrar villkoren under svensk flagg men även andra åtgärder är viktiga för att få en kännbar inflaggning av specialfartyg. För detta krävs troligtvis fler åtgärder utöver närfartsavtal.

2.1.4 Påverkan på den svenska marknaden

Att ingå ömsesidiga bilaterala närfartsavtal innebär en marknadsöppning där fler utländska redare kan operera på svenskt närfartsområde. Om avtal sluts med länder som anses ha bättre näringsvillkor och skatteregler än Sverige kan det försvåra för svenskflaggad specialsjöfart att konkurrera på svenskt närfartsområde, givet att avtalen leder till ökad trafik. Hur stor den risken är beror troligtvis på i vilken omfattning de redan är utsatta för konkurrens, vilka länder Sverige ingår närfartsavtal med och vilka skillnader som finns mellan svenska och motpartens näringsvillkor och skatteregler.

Hur stor påverkan närfartsavtal skulle kunna få på den svenska marknaden är svårt att svara på, dels för att vi inte känner till hela marknaden i dag, dels för att det troligtvis beror på vilka länder Sverige skulle ingå avtal med. Som nämnts tidigare finns dessutom redan möjligheten att bedriva trafik med utländsk flagg på den svenska marknaden.

Att specialsjöfartsmarknaden dessutom består av ett antal delmarknader med olika förutsättningar försvårar analysen ytterligare. Rimligtvis varierar konkurrenssituationen mellan olika segment och därmed kommer också segmenten att påverkas olika av en eventuell ökad konkurrens.

Samtidigt går det inte att utesluta att en ökad konkurrens på den inhemska marknaden kan slå hårt mot svenska företag med sämre ekonomiska förutsättningar. Svenska rederier har inte alltid likvärdiga konkurrensvillkor som utländska rederier, vilket gör att i övriga sunda svenska företag har svårare att konkurrera med företag inom andra länder inom EU som

eventuellt har bättre skattemässiga villkor. Det kan leda till att svenska företag inte klarar av att stå emot eventuell ökad konkurrens och slås ut från marknaden. Utöver konkurrensförmågan kan också sjösäkerhet och arbetsvillkor inom svenskt närfartsområde behöva följas.

För de som köper tjänster inom specialsjöfartsmarknaden kan en ökad trafik och ett ökat antal aktörer på den svenska marknaden leda till ett större utbud och lägre priser. Fler svenska aktörer är dessutom positivt för svenskt vidkommande för exempelvis kartering och vid kris.

Eftersom specialsjöfartsmarknaden är diversifierad behöver utvecklingen av marknaden följas. Eventuella framtida bilaterala avtal bör vara utformade så de är tidsbegränsade och med möjlighet att avsluta avtalen i förtid.²

2.2 Arbetsvillkor på utländska fartyg

Genom att ingå närfartsavtal medger Sverige att andra länders behörigheter för närfart också gäller på det svenska närfartsområdet. I vissa fall kan andra länders behörigheter för närfart baseras på krav som skiljer sig i vissa avseenden jämfört med de svenska kraven eftersom STCW-konventionen ger en miniminivå och medger en del nationella anpassningar. Vissa länder har andra krav gällande arbetsvillkor och lön än Sverige. Ett exempel på detta är Storbritannien som har vissa specifika avtal på deras kontinentalsockel som gör att viss hänsyn behöver tas för att verksamhet ska kunna bedrivas i dessa närfartsområden för att man ska kunna använda sig av svensk arbetskraft.

Eftersom ömsesidiga bilaterala närfartsavtal inte är begränsat till specialsjöfart kan avtal möjliggöra också för andra segment att konkurrera på den svenska marknaden. Under hearing med branschen lyftes risken att svenska vatten kan komma att trafikeras av fartyg från mindre nogräknade rederier som inte lever upp till gällande internationella krav och som inte har samma standard ombord på fartygen som krävs i Sverige. Det skulle i sin tur kunna ha en negativ inverkan på miljömässig och social hållbarhet.

Det är därför viktigt att inte snedvrider konkurrenssituationen mellan seriösa och oseriösa aktörer varför en fungerande tillsyn är en förutsättning för att bebehålla konkurrens på lika villkor. Branschen lyfte under hearingen vikten av att staterna kan kontrollera verksamheter i sina närfartsområden och säkerställa att avtalen och internationella krav efterlevs. Tillsyn av dessa fartyg kan försvåras eftersom vissa fartyg kan vara svåra att komma i kontakt med om de lastar utanpå ett annat fartyg och inte kommer in i hamn.

²De avtal vi har idag med länder vars närsjöfartsområde geografiskt överlappar vårt närfartsområde som grundas på en annan reglering i STCW-konventionen, löper på 5 år med möjlighet till 5 års förlängning om de inte sägs upp 6 månader innan de löper ut.

3 Förutsättningar för bilaterala avtal

Möjligheten att ingå ömsesidiga bilaterala avtal för närfart finns i STCW-konventionen, se regel I/3.5:

”The certificates of searfarers issued by a Party for its defined near-coastal voyages limits may be accepted by other Parties for service in their near-coastal voyages limits, provides the Parties concerned enter into an undertaking specifying the details of involves trading areas and other relevant conditions thereof.”

3.1 Intresserade motparter

För att ingå ömsesidiga bilaterala avtal krävs det att det finns intresserade motparter som är villiga att ingå avtal med Sverige. Eftersom myndigheten i nuläget inte har befogenhet att ingå avtal med främmande stat har det inte funnits någon möjlighet att undersöka andra staters intresse för att ingå avtal med Sverige. Det gör att det i dagsläget är svårt att avgöra om andra stater, och i så fall vilka, skulle kunna vara intresserade av att ingå avtal med Sverige. Vilka krav som omfattas av avtalen kan vara en parameter som påverkar intresset.

I samtal med branschen har det framkommit att Nordsjön är ett intressant område att få tillgång till, vilket skulle kunna innebära intresse för avtal med i första hand Danmark, Tyskland och Storbritannien. Dessutom skulle på sikt även Frankrike, Nederländerna och Irland kunna vara av intresse att ingå avtal med. Huruvida dessa länder är intresserade av att ingå avtal med Sverige går inte att svara på i dagsläget.

3.2 Transportstyrelsen saknar mandat

I dagsläget har inte Transportstyrelsen någon rättslig grund för att ingå ömsesidiga bilaterala närfartsavtal med andra länder. För att myndigheten ska kunna ingå sådana avtal krävs att regeringen ger myndigheten i uppdrag att inleda förhandlingar alternativt att både inleda förhandlingar och ingå avtal i varje specifikt fall genom regeringsbeslut eller att myndigheten får mandat att ingå ömsesidiga närfartsavtal genom exempelvis delegering i Fartygssäkerhetsförordningen.

3.3 Det kan finnas behov av tillsyn för mindre tonnage

Att teckna ömsesidiga närfartsavtal med andra länder öppnar potentiellt upp för en större marknad för utländska aktörer och fler fartyg, mest troligt med utländsk flagg, i svenska kustområden även om det inte är särskilt sannolikt att trafiken kommer att öka i någon nämnvärd omfattning. De kontrollmekanismer som generellt sett finns för att säkerställa sjösäkerheten och negativ miljöpåverkan är hamnstatskontroll. Denna verksamhet regleras

genom hamnstatskontrolldirektivet (2009/16/EG) och "Paris Memorandum of Understanding on Port State Control". Det senare är en mellanstatlig överenskommelse mellan 27 länder. Enligt båda dessa ska Sverige, genom Transportstyrelsen, utföra inspektion av vissa fartyg med utländsk flagg som anlöper svenska hamnar.

Olika riskkriterier styr valet av fartyg som ska inspekteras. Dessa kriterier är fartygstyp, ålder på fartyget, flaggstatens prestationsnivå, prestationsnivån hos den organisation som utfärdat certifikat för fartyget, företagets prestationsnivå, historik av tidigare brister och nyttjandeförbud. Med hjälp av kriterierna klassas fartygen i olika riskgrupper: hög, normal eller låg risk. Vilken grupp ett fartyg tillhör avgör hur ofta det inspekteras. Inspektionerna är återkommande, vanligtvis dröjer det mellan 6 och 36 månader mellan inspektionerna.

Hamnstatskontrollverksamheten är knuten till ett flertal internationella sjösäkerhets- och miljöskyddskonventioner som har förhandlats fram inom ramen för FN:s sjösäkerhetsorganisation IMO (International Maritime Organization). Detta innebär att det endast är fartyg som omfattas av ifrågasvarande konventioner som kan bli föremål för inspektion under hamnstatskontrollregimen. De fartyg som är av mindre storlek (under 500 brutto) omfattas inte och blir därför inte heller kontrollerade.

Fartyg som är på väg till en svensk hamn eller ankarplats på svenskt sjöterritorium, ska rapportera vissa ankomststoppgifter. Generellt gäller att fartyg med en bruttodräktighet av minst 300 ton samt fiskefartyg, traditionsfartyg och fritidsbåtar med en längd av 45 meter eller mer är skyldiga att rapportera.³

Vad gäller möjligheten att kontrollera en eventuell ökande trafik med mindre utländska fartyg är således förknippat med vissa utmaningar. De kan inte inrymmas i redan befintlig hamnstatskontrollverksamhet och det finns svårigheter, för en tillsynsmyndighet, att få reda på var trafiken sker eftersom de inte är anmälningspliktiga. Detta är något som särskilt behöver beaktas och eventuellt regleras närmare i respektive avtal för att säkerställa bibehållen sjösäkerhet och miljöskydd. Det kan också vara ett alternativ att se över möjligheten att utöka Kustbevakningens uppdrag att utöva tillsyn.

3.4 Kompetens och resurser

Rimligtvis bör ingåendet av avtal föregås av en mer djuplodande analys av hur ett avtal med ett specifikt land kan påverka den svenska konkurrenskraften och arbetsvillkoren inom svenskt närfartsområde. En del i detta kan vara en jämförelse av exempelvis näringsvillkor och skatteregler

³ Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/59/EG av den 27 juni 2002 om inrättande av ett övervaknings- och informationssystem för sjötrafik i gemenskapen

mellan Sverige och påtänkt land. I denna analys bör dialog föras med branschen.

Transportstyrelsens bedömning är att myndigheten besitter den kompetens som krävs och har ett utvecklat nätverk med andra staters sjöfartsorganisationer för att redan idag kunna förhandla om och ingå i dessa avtal.

Givet att det finns ett intresse från andra länder att ingå avtal med Sverige och att avtal leder till ökad trafik kan det leda till ett ökat resursbehov på myndigheten. Hur stort det resursbehovet kan bli är svårt att svara på i dagsläget. Ett exempel på ett ökat resursbehov är om Sverige, genom tecknandet av närfartsavtal, får en ökad trafik i ett annat lands närfartsområde av fartyg med svensk flagg som inte har valt delegerad tillsyn. Restiden skulle då öka resursåtgången vid Transportstyrelsens tillsynsförordningar eftersom inspektörerna behöver resa till ifrågavarande land där tillsynsobjektet befinner sig.

Transportstyrelsens bedömning är att den ökade arbetsbördan som kan vara förknippad med att ingå avtal; analys, branschsamverkan och förhandlingsarbete och tillkommande uppgifter, kopplat till ökad tillsynsverksamhet kan innebära ökade kostnader.

4 Analys

Såväl branschorganisation som arbetstagarorganisationer har uttryckt en positiv inställning till att Sverige sluter ömsesidiga bilaterala närfartsavtal och menar att sådana avtal skulle kunna påverka svensk sjöfarts konkurrenskraft positivt. Transportstyrelsen bedömer att förutsättningarna för Sverige att ingå närfartsavtal är goda, givet att det finns intresse från andra länder.

Även om Sverige ingår avtal med andra länder kan effekten av denna åtgärd för möjligheten att bedriva specialsjöfart under svensk flagg vara begränsad, framförallt på kort sikt och om inte ytterligare åtgärder för specialsjöfarten genomförs. Som Transportstyrelsen (2020) redan konstaterat krävs det flera åtgärder för att förbättra konkurrensvillkoren för specialsjöfart under svensk flagg.

Redare gör en sammanvägd bedömning och ser till helheten när de väljer inriktning för verksamheten och vid varje tidpunkt kan olika faktorer ha olika tyngd när rederier väljer flagg till sina fartyg. I det stora perspektivet kan en begränsad åtgärd som denna leda till förbättrade förutsättningar för specialsjöfart under svensk flagg. Det kan vara en viktig pusselbit för en enskild redare som gör att svensk flagg blir aktuell och därför bör även åtgärder av mindre betydelse som i ett större sammanhang, och på längre sikt, kan förbättra villkoren för specialsjöfart under svensk flagg prioriteras.

Om villkoren fortsätter förbättras för sjöfart under svensk flagg kan fler fartyg bli aktuella för svensk flagg. Det kan dessutom förbättra svensk konkurrenskraft inom andra marknader, exempelvis vindkraftsmarknaden. Om villkoren inte förbättras för svenska redare tvingas såväl redare som sjömän söka sig till andra länder, vilket kan få effekt på Sveriges möjligheter att påverka internationellt arbete, behålla kompetens och vår försörjningsförmåga i kris. Avsaknad av avtal gör det fortsatt svårt att behålla rederier och fartyg i den svenska flottan.

Det är redan idag möjligt att verka på delar av den svenska marknaden under annan flagg, till exempelvis dansk eller polsk flagg. Däremot blir det genom ömsesidiga bilaterala avtal mer attraktivt att ha svensk flagg eftersom ömsesidiga bilaterala avtal ger svenskflaggade fartyg en större geografisk marknad och det blir enklare att operera på den svenska marknaden. För att kunna se hur avtal påverkat marknaden är det av vikt att följa svenska företags möjlighet att konkurrera på framförallt den inhemska marknaden men också inom andra länders närfartsområde.

Det går dock inte att utesluta ett högre tryck på den inhemska marknaden med hårdare konkurrensförutsättningar och i det läget kan tidsbegränsade avtal fungera som ett skydd, framförallt mot mindre företag. Avtalen bör

också skrivs så att svenska sjömäns arbetssituation inte försämras. Det är också relevant att vara överens med andra stater avseende tillsyn när deras fartyg opererar i svenska närfartsområden och vice versa så att konkurrensvillkoren på marknaden kan hållas någorlunda rättvisa.

Det är svårt att redogöra för konsekvenserna av denna typ av avtal för varje enskilt land utan att faktiskt genomföra en djupare analys över förutsättningarna att sluta avtal med varje specifikt land. Inom ramen för detta uppdrag har det inte funnit tid eller möjlighet att undersöka intresserade motparter för avtal eller hur det kan påverka svensk konkurrenskraft. Därför är det också viktigt att en djupare analys genomförs för varje enskilt fall om det blir aktuellt med ömsesidiga bilaterala avtal.

Angående de rättsliga förutsättningarna så förordar Transportstyrelsen att mandat ges genom regeringsbeslut i varje enskilt fall. Transportstyrelsens befogenheter att sluta avtal bör föregås av ett regeringsbeslut eftersom avtalen har både arbetsmarknadspolitisk och konkurrensmässig påverkan på Sverige. Indikationen vi fått från branschen är dessutom att det i dagsläget endast är aktuellt med avtal med ett begränsat antal länder varför ett mer generellt mandat kan anses mindre relevant.

5 Slutsatser och rekommendationer

- Det går att anta att närfartsavtal som en enskild åtgärd visserligen förbättrar villkoren under svensk flagg men inte i tillräcklig utsträckning för att få en kännbar inflaggning av specialfartyg. Men även åtgärder av mindre betydelse som i ett större sammanhang, och på längre sikt, kan förbättra villkoren för specialsjöfart under svensk flagg bör prioriteras.
- För att Transportstyrelsen ska kunna ingå ömsesidiga bilaterala avtal behöver myndigheten få ett mandat till detta. Transportstyrelsen förordar i detta fall att det sker genom särskilda regeringsbeslut.
- Ömsesidiga bilaterala avtalen bör vara tidsbegränsade och villkoren för respektive avtal bör samrådas med branschen.
- För att värna om arbetsvillkor samt sjö- och miljö säkerhet på svenskt närfartsområde behöver det finnas möjlighet att tillsyna tillkommande fartyg på svenskt närfartsområde.
- Generellt ser branschen och Transportstyrelsen mestadels positiva konsekvenser av att sluta ömsesidiga bilaterala avtal men det går inte dra någon generell slutsats för konsekvenserna av den typen av avtal för varje enskild situation utan mer djuplodade analyser behöver genomföras.

Referenser

Gärdehed, V., & Winberg, P. (2013). STCW-konventionen-en tolkningsfråga? En studie kring tolkningsfriheten av STCW-konventionen gällande behörigheter för befälhavare ombord på fartyg som understiger en bruttodräktighet på 500 ton, som används i närfart (Bachelor's thesis)Trafikanalys (2020). Fartyg 2019 – Svenska och utländska fartyg i svensk regi.

Statistik 2020:16. <https://www.trafa.se/sjofart/fartyg/> (Hämtad 2021-05-28)

Trafikanalys (2018). *Svensk sjöfarts internationella konkurrenssituation 2018*. Rapport 2018:12.
https://www.trafa.se/globalassets/rapporter/2018/rapport-2018_12-svensk-sjofarts-internationella-konkurrenssituation.pdf (Hämtad 2021-05-28)

Transportstyrelsen (2020). *Så stärker vi förutsättningarna för specialsjöfarten under svensk flagg - Transportstyrelsens analys av åtgärder som behövs för att stärka förutsättningarna för specialsjöfarten under svensk flagg*.
<https://transportstyrelsen.se/49eb1e/globalassets/global/publikationer/sjofart/ru-specialsjofart-2020-06-24.pdf> (Hämtad 2021-05-28)