CHALMERS

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.

Kandidatarbete inom Sjöfart och logistik

Victor Gärdehed
Philip Winberg

Institutionen för sjöfart och marin teknik
CHALMERS TEKNISKA HÖGSKOLA
Göteborg, Sverige, 2013
Rapportnr. SoL-13/125

RAPPORTNR. SoL-13/125

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.

Victor Gärdehed
Philip Winberg

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

Differences in interpretations of the STCW convention
A study of the STCW-convention and the interpretation of the convention regarding certificates for masters operating on vessels less than 500 gross tonnage on near-coastal voyages.

Victor Gärdehed
Philip Winberg

© Victor Gärdehed, 2013.
© Philip Winberg, 2013.

Rapportnr. SoL-13/125
Institutionen för sjöfart och marin teknik
Chalmers tekniska högskola
SE-412 96 Göteborg
Sverige
Telefon + 46 (0)31-772 1000

Omslag:
[en text som beskriver omslagsfotot]

Tryckt av Chalmers
Göteborg, Sverige, 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.

Victor Gärdehed
Philip Winberg
Institutionen för sjöfart och marin teknik
Chalmers tekniska högskola

Sammanfattning

Arbetet är en explorativ studie kring den tolkningsfrihet av *STCW-konventionen, Manilla,* som länder tillåts göra för obligatoriska minimikrav vid utfärdande av certifikat för vakthavande befäl och befälhavare på fartyg understiger en bruttodräktighet på 500 ton, som används i närfart. Studien undersöker och redogör för skillnader mellan Sveriges och Danmarks tolkningar av konventionen.

Genom fallstudiemetod med kvalitativa intervjuer lyfts svensk sjöfarts näringslivs- och sjöfartsmyndighets åsikter fram kring Sveriges tolkning av konventionen och sätts i perspektiv till den danska tolkningen. Detta för att kunna beskriva hur den svenska sjölagstiftningen skapar stora konkurrensnackdelar för svenska rederier verksamma inom den havsbaserade vindkraftsindustrin.

Om svensk sjöfart överhuvudtaget ska kunna vara med och konkurrera med utländska aktörer om den snabbt växande vindkraftsmarknaden, som kommer innebära stora möjligheter för arbetstillfällen och en lukrativ svensk sjöfart, krävs en ändring i lagen och det snarast.

Göteborg 2013-12-08
Philip Winberg & Victor Gärdehed

(Nyckelord: STCW-konventionen, Havsbaserad Vindkraftsindustri, Sjöfart, Närfart, Näringsliv, Redareföreningen, Transportstyrelsen, Danish Maritime Authority, Sverige, Danmark, Sjölag)

Abstract

This is an exploratory research about the possibility for individual countries to interpret the STCW-Convention, Manila, differently. The study focuses on interpretation regarding mandatory minimum requirements for certification of officers in charge of a navigational watch and of masters on ships of less than 500 gross tonnage, engaged on near-coastal voyages. It examines and explains the differences between Swedish and Danish interpretations of the Convention.

A case study with qualitative interviews was made to highlight the opinions of the Swedish Maritime Business and Maritime Authority regarding Sweden's interpretation of the Convention that is to be compared with the interpretation of Denmark. This is to describe how the Swedish Maritime Law creates a major competitive disadvantage for Swedish shipping companies active in the offshore wind industry.

Changes in law are to be required as soon as possible if the Swedish Maritime Sector is to compete successfully with foreign players on a rapidly growing market that will bring great opportunities for new jobs and wealth for Swedish shipping.

Gothenburg 2013-12-08
Philip Winberg & Victor Gärdehed

(Keywords: STCW-Convention, Offshore Wind Industry, Maritime, Near-costal Voyages, Maritime Industry, Shipowners Association, Swedish Transport Agency, Danish Maritime Authority, Sweden, Denmark, Maritime Law)

Förord

Det har varit en lärorik- och rolig period, som har lett till nya insikter om den svenska sjöfarten. Vi hoppas att du som läsare finner arbetet intressant och givande.

Vi skulle vilja tacka följande personer som har vigt sin tid till att, under möten, förse oss med information som denna rapport till stor del bygger på. Tid är en bristvara, vilket vi erfarit under arbetet. Därför tar vi inte den tid som dessa personer har avsatt för oss, föregivet. Utan deras hjälp hade inte rapportens genomförande varit möjligt.

Presenterade i kronologisk ordning efter tidpunkt vid mötenas utförande:

- Anders Boman - Northern Offshore Services
- Tryggve Ahlman - Sveriges Redareförening
- Fredrik Jonsson – Transportstyrelsen

Ett speciellt tack riktas till vår handledare, Anna Hedén, för engagemang, vägledning och inspiration under arbetets gång. Genom konstruktiv kritik och välvilja, har hon hjälpt oss att slutföra ett kandidatarbete som vi nu med stolthet och raka ryggar kan lämna ifrån oss.

Göteborg, 2013-12-08

Philip Winberg & Victor Gärdehed

Innehållsförteckning

1. Inledning ... **1**
2. Syfte ... **1**
3. Frågeställning ... **2**
4. Avgränsningar ... **2**
5. Bakgrund ... **3**
6. Metod ... **6**
6.1 Metodval ... 6
6.2 Kvalitativa intervjuer ... 6
6.3 Intervjuteknik ... 8
6.4 Arkivanalys ... 8
7. Teori ... **9**
7.1 Behörigheter, närfart och dispenser ... 9
7.1.1 Behörigheter som krävs ... 9
7.1.1.1 STCW-konventionen, Manilla (sektion A-11/3) ... 9
7.1.1.2 Svenska behörighetskrav ... 10
7.1.1.3 Danska behörighetskrav ... 10
7.1.1.4 Bemanning med befälhavare innehavande högre behörigheter ... 10
7.1.1.5 Endossering av behörigheter ... 11
7.1.2 Definitioner av närfart ... 11
7.1.2.1 Närfart ur ett internationellt perspektiv (STCW Manilla) ... 11
7.1.2.2 Närfart ur ett svenskt perspektiv ... 11
7.1.2.3 Närfart ur ett danskt perspektiv ... 12
7.1.3 Möjligheter till utvidgat närfartsområde genom dispenser ... 13
7.1.3.1 Dispenser för utökat närfartsområde i Sverige ... 13
7.1.3.2 Dispenser för utökat närfartsområde i Danmark ... 14
7.2 Den havsbaserade vindkraftsmarknadens omfattning i Nordeuropa ... 14
7.2.1 Havsbaserad energiproduktion i olika länder ... 14
7.2.2. Havsbaserad energiproduktion ur ett geografiskt perspektiv ... 16
7.2.3 Havsbaserade vindkraftsparker i Europa ... 16
7.2.3.1 Vindkraftsparkernas geografiska läge ... 16
7.3 STCW-Konventionens utformningsprocess och implementering av konventionen i sjölagstiftning ... 17
7.3.1 Fas 1: STCW-Konventionens utformningsprocess ... 17
7.3.1.1 Exempel på process vid förslag på förändring av STCW-konventionen, Manilla ... 18
7.3.2 Fas 2: Implementering av utfärdad konvention i svensk sjölagstiftning ... 18
7.4 Samarbete mellan näringsliv och myndigheter i Sverige och Danmark ... 19
7.4.1 Det Blå Danmark ... 19
7.4.2 Sveriges Redareförening ... 19
7.4.3 Danmarks sjöfartsdirektiv och mål ... 19
7.4.4 Sveriges Sjöfartsdirektiv och mål ... 20
8. Resultat ... **21**
8.1 Behörigheter, närfart och dispenser ... 21
8.1.1 Jämförelse av behörigheter i Sverige och Danmark ... 21

8.1.2 Skillnader i ländernas tolkning av begreppet Near-coastal voyages 21
8.1.3 Jämförelse av Sveriges och Danmarks närfartsområde 21
8.1.4 Skillnader i dispensbeviljande från Sveriges respektive Danmarks sjöfartsmyndigheter 22
8.2 Den havsbaserade vindkraftsmarknaden 22
8.2.1 Skillnader i förutsättningar för rederier verksamma inom den havsbaserade vindkraftsindustrin i Sverige och Danmark 23
8.3 Näringslivets påverkansmöjligheter av konvention och sjölagstiftning 23
8.3.1 Fas 1. Processen kring utformning av STCW-konventionen 23
8.3.2 Fas 2. Processen kring tolkning av STCW-konventionen till svensk lagstiftning 24
8.4 Samarbeten och sjöfartsdirektiv 24
8.4.1 Skillnader i samarbete näringsliv och myndighet i Sverige och Danmark 24
8.4.2 Skillnader i Sverige respektive Danmarks sjöfartsdirektiv 25
9. Diskussion 26
9.1 Närfarten och den havsbaserade vindkraftsindustrin 26
9.2 Möjlighet till förändring kring Sveriges närfartsområde 26
9.2.1 Alternativ 1, omdefinering av begreppet near-coastal voyage i STCW-konventionen 26
9.2.2 Alternativ 2, omdefiniering av begreppet närfart i svensk sjölagstiftning 27
9.2.3 Alternativ 3, godkännande av dispenser för utökat närfartsområde 27
9.3 Den havsbaserade vindkraftsindustrins framtidsutsikter och teknikens roll i samhället 28
9.4 Metoddiskussion 29
9.4.1 Kritik kring genomförande av arbete 29
9.4.2 Intervjukritik 29
9.4.3 Arkivkritik 30
10. Slutsats 32
11. Referenser 33
Bilagor 35

Definitioner

Certificate of Competence	-	Bevis på befälhavarens behörighet som också reglerar dennes befogenheter ombord.
Crew Transfer Vessels	-	Snabbgående och lättmanövrerade fartyg, som används för transport av tekniker och utrustning till havsbaserade vindkraftverk.
Danish Maritime Authority	-	Den danska sjöfartsstyrelsen. Danmarks motsvarighet till Transportstyrelsen - Sjöfart.
Danska Rederiföreningen	-	Representationsorganisation för Danmarks sjöfartsnäring.
Det Blå Danmark	-	Sjöfartsorganisation i Danmark som består av företag, industrier, fackorganisationer, högskolor och myndigheter inom sjöfarten.
Förenta Nationerna	-	Internationell organisation vars syfte främst är att främja världsfreden, ekonomisk- och social utveckling och hållbar utveckling. Bildades 1945 och består idag av 193 medlemsstater.
International Maritime Organisation	-	Sjöfartsorgan inom Förenta Nationerna.
Recognition Certificate	-	Ett dokument som bevisar att en sjöman uppfyller ett lands krav för en behörighet, och därmed kan används som behörighetsbevis i landet.
STCW-koventionen, Manilla	-	Internationell standard med syftet att skapa en plattform för FNs medlemsstater att utgå ifrån vid utformningen av lagstiftning gällande utbildning, certifiering och vaktgång för sjöfarare.
Svenska Redareföreningen	-	Representantorganisation för Sveriges sjöfartsnäring.
Transportstyrelsen	-	Förvaltningsmyndighet som reglerar tillsynen inom transportsektorn i Sverige.

1. Inledning

Förenta Nationernas (FN) sjöfartsorgan *International Maritime Organisation (IMO)*, den organisation som utfärdar de riktlinjer och föreskrifter som berör sjöfartsbranschen, implementerade år 1978 konventionen *Standards of Training, Certification and Watchkeeping (STCW)*, en internationell standard med syftet att skapa en plattform för FNs medlemsstater att utgå ifrån vid utformningen av lagstiftning gällande utbildning, certifiering och vaktgång för sjöfarare. Fram tills idag har två omfattande ändringar av konventionen genomförts. Den senare ändringen har fått benämningen *STCW-konventionen, Manilla* och trädde i kraft den 1 januari 2012.

I takt med att nya sjöfartsmarknader utvecklats, som t.ex. den havsbaserade vindkraftsindustrin, har det uppdagats att konventionen har brister när det gäller direktiv kring behörigheter för befälhavare ombord på fartyg som understiger en bruttodräktighet på 500 ton, som används i vad som benämns *near-coastal voyage*. Medlemsstaterna har tillåtits en viss tolkningsfrihet av begreppet närfart i konventionen, vilket lett till att länders krav på behörigheter kan variera kraftigt. Detta i sin tur har försvårat situationen för svenska rederier och befälhavare som vill bedriva verksamhet utanför Sveriges närfartsområde. För att främja den svenska sjöfarten och utvecklingen av nya sjöfartsmarknader är det därför viktigt att belysa underliggande problematik och de brister som finns i konventionens utformning.

2. Syfte

Syftet med detta kandidatarbete är att genom en *explorativ studie* undersöka och redogöra för underliggande problematik som uppstått på grund av den tolkningsfrihet som *STCW-konventionens* medlemsstater tillåtits gällande behörighetskrav hos befälhavare på fartyg som underskrider en bruttodräktighet på 500 ton, som används i närfart. Genom att redogöra för skillnader mellan Sveriges och Danmarks tolkningar av konventionen, och i vilken utsträckning dessa skillnader påverkar rederinäringen inom den havsbaserade vindkraftsindustrin, kan detta arbete förhoppningsvis leda till diskussion inom sjöfartsindustrin och även inom lagstiftande maktorgan.

3. Frågeställning

För att uppfylla syftet med detta kandidatarbete kommer följande frågeställningar att besvaras.

1. Hur skiljer sig Sveriges och Danmarks tolkning av *STCW-konventionen, Manilla,* åt för fartyg med en bruttodräktighet som underskrider 500 ton, som används i närfart?
    - Vilka är de underliggande anledningarna till skillnaderna i tolkningen?

2. Vilken typ av problem uppstår för rederierna, verksamma inom den havsbaserade vindkraftsindustrin, på grund av dessa skillnader i tolkningen mellan länderna?

4. Avgränsningar

- Studien fokuserar endast på svensk- och dansk-flaggade fartyg som understiger en bruttodräktighet på 500 ton, som används i närfart, och alltså inte övriga flaggstater.
- Studien redogör varken för utbildnings- eller vaktgångsdelen av konventionen.
- Studien redogör enbart för Sveriges och Danmarks tolkningar av konventionen och inte för övriga medlemsstaters tolkningar.
- Studien fokuserar på rederier som verkar inom den havsbaserade vindkraftsindustrin och därför inte övriga industrier som kan påverkas av konventionen.
- Studien redogör för Sveriges och Danmarks definitioner av *near-coastal voyage* i *STCW-konventionen, Manilla,* men inte för den del av Danmarks närfartsområde som berör Grönlands kust.
- Studien redogör inte för högre behörigheter för befälhavare än *Fartygsbefäl Klass VI* och *Kystskipper*.

5. Bakgrund

International Maritime Organisation (IMO), ett sjöfartsorgan inom *Förenta Nationerna (FN),* implementerade 1978 konventionen *Standards of Training, Certification and Watchkeeping (STCW).* (International Maritime Organisation, 2013) Introduktionen av konventionen innebar att den internationella sjöfarten för första gången fick ett gemensamt regelverk för utbildnings- och behörighetskrav för sjömän. (International Maritime Organisation, 2013) Länder som förbundit sig till konventionen, var därmed förpliktade att vidta nödvändiga åtgärder för att bemöta förordningens krav för sjömän gällande utbildning, certifiering och vaktgång. (International Maritime Organisation, 2013) Bakgrunden till konventionens införande var att *IMO* skulle kunna säkerställa att kompetensnivån var tillräcklig, för att därigenom bidra till en bättre säkerhet inom sjöfarten och minska risker för olyckor till havs. (International Maritime Organisation, 2013) Brister i förordningen har inneburit att grundläggande ändringar har gjorts vid två tillfällen sedan introduktion för att anpassas till utvecklingen inom sjöfarten. (International Maritime Organisation, 2011) Medlemsländerna använder konventionen som grund, vid utformning av egna utbildnings- och behörighetsförordningar. (Sveriges Riksdag, 2010) (Sjöfartsverket, 2000).

Genom revisioner har *STCW-konventionen* utvecklats och mestadels även förbättrats för att acklimatiseras till moderniseringen av sjöfarten. (Transportstyrelsen, 2013) Emellertid finns det fortfarande brister i konventionens utformning som inneburit avsaknad av definitioner för vissa delar. (Northern Offshore Services A/S, 2013) Utbildnings- och behörighetskraven som är definierade i förordningen är till stor del utformad för den traditionella sjöfarten. (Northern Offshore Services A/S, 2013)

Brister i standarden gällande fartyg som understiger en bruttodräktighet på 500 ton, som opererar i närfart, har lämnat utrymme för medlemsstater att enskilt tolka och implementera bestämmelserna till sina respektive förordningar. (Jonsson, 2013). Denna tolkningsfrihet har inneburit att respektive medlemslands utformning för utbildnings- och behörighetskrav skiljer sig åt på vissa punkter. (Sveriges Redareförening, 2013) Tolkningsfriheten och skillnader i förordningarna mellan länder, har begränsat rederiers möjligheter att bedriva verksamhet utanför sina respektive flaggstater. (Northern Offshore Services A/S, 2013) I många fall är rederierna tvungna att flagga om och utbilda om sin sjöpersonal för att detta överhuvudtaget ska vara möjligt. (Northern Offshore Services A/S, 2013)

Ovanstående problematik har tidigare inte behandlats i någon större utsträckning, vilket kan ha sin förklaring i att marknaden för fartyg med en bruttodräktighet som understiger 500 ton och som opererar i närfart tidigare inte varit särskilt stor och problemen därmed inte direkt synliga. (Northern Offshore Services A/S, 2013) Marknaden har dock ökat i storlek det senaste decenniet i takt med att nya sjöfartsindustrier utvecklats, vilket har lett till att problematiken med avsaknad på likvärdig eller gemensam tolkning av STCW- konventionen lyfts fram i olika forum. (Northern Offshore Services A/S, 2013) Till exempel har ämnet varit på tal både hos de svenska och danska redareföreningarna och har framställts som en

hämmande faktor för utvecklingen av de nya sjöfartsindustrierna och i vissa fall till och med som en bidragande faktor för utflaggningen av svenska fartyg. (Northern Offshore Services A/S, 2013) En av dessa nya industrier, är sjöfarten inom den havsbaserade vindkraftsindustrin.

Den havsbaserade vindkraftsindustrin är en relativt nyetablerad bransch som under de senaste åren expanderat i takt med att efterfrågan på förnyelsebar energi ökat. (Northern Offshore Services A/S, 2013) Rådande klimat och geografisk position är de bakomliggande faktorer för vindkraftsindustrins genomslagskraft i Norra Europa. År 2002 uppgick den genererade energin från havsbaserade vindkraftverk i Europa till 256 megawatt. 10 år senare, 2012, uppgick den genererade energin till 4995 megawatt. (European Wind Energy Association, 2013)

Förutsättningen för att vindkraft överhuvudtaget ska kunna generera energi är vind. (Svensk Energi, 2012) Genom att installera vindkraftverk ute till havs kan maximal effekt uppnås då förutsättningarna för vind är goda. (Vattenfall Produktion, 2013) Rörelseenergin som skapas då vingarna fångar upp kraften från vinden skapar stor belastning på mekaniken i verken vilket leder till att regelbundet underhåll och reparationer av kraftverken krävs. (Isaksson & Dahlberg, 2011) Behovet av att snabbt och effektivt kunna transportera ut tekniker som kan utföra underhållet och reparationerna samt utrustning till vindkraftverken har därför öppnat för en ny form av sjöfart. (Northern Offshore Services A/S, 2013)

Snabbgående och lättmanövrerade fartyg, så kallade *Crew Transfer Vessels (CTVs)*, har visat sig vara ett vinnande koncept inom den havsbaserade vindkraftssjöfarten. Detta då kraftiga strömmar och hårt väder är vanligt förekommande på områdena där vindkraftsparkerna är belägna. (Northern Offshore Services A/S, 2013) Majoriteten av dessa *CTV-fartyg* är byggda och specialkonstruerade för att kunna klara av arbetsuppgifterna och arbetsförhållandena på vindkraftsparkerna så effektivt som möjligt. (4C Offshore, 2013) En stor del av fartygen är av katamarantyp med styrsystem som utnyttjar både bogpropellrar och vattenjet för att uppnå maximal mobilitet. (4C Offshore, 2013) Det är också vanligt att fartygen är utrustade med specialkonstruktioner ombord som exempelvis bordningsplattformar och fjädrande passagerarsäten. (4C Offshore, 2013) (Fred Olsen Windcarrier, 2013)

Fartygen arbetar främst på två olika typer av kontrakt, installations- och servicekontrakt. Installationskontrakten sträcker sig över den period då vindkraftsverken är under konstruktion. Under denna period är fartygen delaktiga i en mängd olika uppgifter som t.ex. kabelläggning mellan kraftverken och generatorer på land, transport av delar och material till byggnationen, förnödenheter till installationsfartygen etc. Under servicekontrakten transporterar fartygen främst tekniker och utrustning för underhållsjobb och reparationer på vindkraftsverken. (Northern Offshore Services A/S, 2013)

Efterfrågan på *CTV-fartyg* har ökat i stor utsträckning de senaste åren. Detta har i sin tur bidragit till att behovet av kompetenta befälhavare som kan hantera denna typ av fartyg har ökat. Det krävs att befälhavaren har kunskap och färdigheter som ofta skiljer sig ifrån vad som krävs ombord på fartyg som verkar inom traditionella sjöfartssegment. (Northern Offshore Services A/S, 2013) Manövreringssystemen ombord på *CTV-fartyg* skiljer sig från de system som används ombord på större fartyg och ställer därför krav på en annan form av erfarenhet från skepparen. Vid rekryteringen av befälhavare till dessa fartyg uppstår problem då utbildningarna och certifikaten som utfärdas är anpassade till större fartyg, vilket betyder att större tyngd under utbildningen och vid certifieringen ligger på teoretiska kunskaper. (Northern Offshore Services A/S, 2013)

En annan egenskap som kännetecknar den havsbaserade vindkraftsindustrin är längden på kontrakten som fartygen förbinder sig till. Kontrakten sträcker sig ofta över relativt korta perioder, vilket leder till att fartygen arbetar på fler kontrakt under samma tidsperiod än vad fartyg inom andra sjöfartssegment vanligtvis gör. Dessutom så är det en internationell marknad, vilket betyder att fartygen ofta arbetar under kontrakt i flera olika länder. (Northern Offshore Services A/S, 2013)

Problem uppstår då när ett fartyg skall påbörja ett nytt kontrakt i ett land med en annan tolkning av *STCW-konventionen*. Landets lagstiftande organisation som har utfört tolkningen kan ha en annan lagstiftning än sjömannens flaggstat och kan då välja att inte acceptera dennes behörigheter. Detta leder till problem för rederier som därmed inte kan påbörja det nya kontraktet då besättning saknar tillräckliga nationella behörigheter för att bemanna fartygen. (Northern Offshore Services A/S, 2013)

Sjöfarten har traditionellt sett haft stor betydelse för svenskt näringsliv och står idag för ungefär 90 % av Sveriges totala import- och exportvolym (Göteborgs Hamn, 2013). Däremot är den svenska sjöfartens konkurrenssituation svag i jämförelse med den internationella sjöfarten. På grund av ofördelaktiga tonnageskatter och bemanningsvillkor i Sverige, har många svenska rederier valt att flagga ut sina fartyg till länder som erbjuder förmånligare skatter och villkor. (Copenhagen Economics A/S, 2012) En stor del av de rederier som flaggar ut, flyttar sin verksamhet till Danmark. (Copenhagen Economics A/S, 2013) Detta eftersom som att landet erbjuder fördelaktigare tonnageskatter och bemanningsvillkor, dessutom har sjöfarten stort stöd inom politiken. (Copenhagen Economics A/S, 2012) För den havsbaserade vindkraftsindustrin är de förmånliga tonnageskatterna och bemanningsvillkoren en bidragande faktor till att de flyttat sin verksamhet till Danmark, men inte avgörande. (Northern Offshore Services A/S, 2013)

6. Metod

I metoddelen redogörs genomförandet av detta kandidatarbete och förfarandet vid insamling av data som ligger till grund för arbete.

6.1 Metodval

En explorativ metodik passar då en problemställning inte undersökts tidigare. Målsättningen med arbetet var att undersöka och redogöra för problem kring Sveriges och Danmarks tolkningar av *STCW-konventionen, Manilla.* För att kunna identifiera problemen krävdes en djupare förståelse av underliggande problematik. Fallstudie metod med kvalitativa intervjuer och arkivanalys var den metod som användes för utförandet av detta kandidatarbete. Fördelen med denna metod är att den lämnar utrymme till förändringar under arbetets gång, vilket kan vara fördelaktigt vid en studie som utforskar ett tidigare outforskat område. Genom intervjuer med representanter inom olika delar av sjöfarten, från näringsliv till myndighet, kunde problemen identifieras för att sedan jämföras med dokumentation, lagrum och konvention. Denna jämförelse skapade ett helhetsperspektiv kring hur de underliggande faktorerna bidragit till uppdagade problem i samband med Sveriges och Danmarks tolkningar av konventionen.

6.2 Kvalitativa intervjuer

Stor vikt har lagts vid intervjuer vid insamling av bakgrundsmaterial. Kvalitativa intervjuer av semistrukturerat slag, innebar mer djupgående intervjuer och resulterade i större djup i svaren. Genom kvalitativa intervjuer kunde varje enskild parts åsikter urskiljas och sedan användas för att undersöka skillnaden mellan deras reflektioner. Semistrukturerade intervjufrågor gjorde det möjligt att dels ställa de kärnfrågor som var intressanta för arbetet och dessutom anpassa frågorna efter de svar som uppkom. Samtalet blev därmed mer naturligt och den intervjuade parten hade dessutom en viss möjlighet att styra samtalet, vilket öppnade upp för att dennes syn på verkligheten och rådande problem verkligen lyfts fram och ledde i sin tur fram till vidare diskussion. (Höst, Regnell, & Runeson, 2006)

För att kunna besvara problemställningen och redogöra för olika organisationers synvinklar, valdes följande verksamheter/ intressenter inom sjöfarten ut:

- *Northern Offshore Services*
- *Sveriges Redareförening*
- *Transportstyrelsen*

- *(Danmarks Rederiförening)*
- *(Danish Maritime Authority)*

Urvalet och i vilken följd varje part blev intervjuade valdes med omsorg, för att datainsamlingen skulle innehålla så mycket kvalitativ information som möjligt. Eftersom att

det är näringsliv som först och främst drabbas av den problematik som detta arbete vill redogöra för, var det logiska valet att börja intervjua representanter inom näringslivet. Valet som representant för näringslivet blev i detta arbete *Northern Offshore Services (N.O.S.)*. Genom påvisat ställningstagande, upplevd erfarenhet och de följder som problemet lett till för ett enskilt rederi, var valet stärkande för vår problemställning. Efter intervjun behandlades datainsamlingen, resonemang och synpunkter kring problemet, som sedan användes i efterkommande intervjuer.

Valet att genomföra en intervju med *Sveriges Redareförening*, var ett självklart val. *Redareföreningens* roll som representant för Svensk sjöfart och näringsliv, innebär möjligheten till ett starkt ställningstagande från deras sida vilket stärkte resonemanget i detta arbete. Genom att lyfta fram våra egna resonemang och även *Näringslivets* (*N.O.S.)* resonemang och åsikter, i denna intervju, kunde *Redareföreningen* åsikter och ställningstagande klargöras.

Transportstyrelsen är Sveriges styrande myndighet för sjöfarten och jobbar efter de direktiv som *Näringsdepartementet* ger dem. Eftersom att arbetet behandlar *STCW-konventionen, Manilla-direktiven,* och Sveriges regelverk kring sjöfarten, var det viktigt att även *Transportstyrelsens* resonemang och åsikter om tolkningen uppmärksammades i detta arbete.

Fokus för detta arbete ligger kring hur problemet påverkar svensk sjöfart. För att identifiera problemen har jämförelse gjorts med dansk sjöfart. Därför var det viktigt att även undersöka och redogöra för Danmarks tolkning av konventionen. Urvalet av vilken part och i vilken följd intervjuerna skulle genomföras, utgick från samma kriterier som för de svenska urvalen ovan. Eftersom att *Northern Offshore Services* även bedriver verksamhet i Danmark representerade de även danskt *Näringsliv.* Efter genomförda intervjuer i Sverige var avsikten att genomföra en intervju med Danmarks *Rederiförening*. Liksom Sveriges *Redareförening* är Danmarks *Rederiförening* representant för sjöfartsnäringen, med skillnad att de representerar danskt näringsliv. Intervjun skulle leda till insamling av data för att lyfta fram danskt näringslivs åsikter och resonemang kring problemställningen. *Sveriges Redareförenings* åsikter och resonemang skulle då kunna ställas i perspektiv mot den danska motsvarigheten. På så sätt skulle skillnader mellan de båda representant-organisationerna destilleras fram. Slutligen var avsikten att även genomföra en intervju med *Danish Maritime Authority (DMA)* som är Danmarks motsvarighet till *Transportstyrelsen.* För att kunna redogöra för skillnader mellan länders sjöfartsmyndigheter och hur de arbetar kring *STCW-konventionen, Manilla,* skulle resonemang och åsikter från *DMA, lyftas fram.*

6.3 Intervjuteknik

Här ges en kortare beskrivning av intervjuteknik som används för följande intervjuer.

Urvalet och följdordningen av aktörer till intervjuerna redogjordes för ovan. Tidigare är också nämnt att strukturen för intervjuerna är av semistrukturerat slag. Vid förberedelse av intervjuer strukturerades punkter kring problemställning och en kortare beskrivning av arbetet, upp. Dessa punkter skickades sedan ut till varje part några dagar före dess att intervjun skulle genomföras. Detta för att den intervjuade skulle ha tid på sig att förbereda sig inför samtalet vilket ledde till ett djupare resonemang- och tidseffektiva intervjuer.

Av praktiska skäl utfördes samtalen på intervjuobjektens respektive arbetsplatser. Dessutom var förhoppningen att deras respektive arbetsmiljö skulle leda till en bekvämare intervjusituation än om intervjuerna genomförts på andra platser.

6.4 Arkivanalys

Frågeställningen för detta arbete behandlar Sveriges och Danmarks skillnader i tolkningen *STCW-konventionen, Manilla. (sektion A-II/3) minimikrav för certifiering av befälhavare på fartyg med en bruttodräktighet som underskrider 500 ton, som används i närfart*. För att kunna identifiera skillnader i ländernas tolkningar har *STCW-konventionen, Manilla,* används som grund. Kapitel i konventionen som granskats, är relevanta för att tydliggöra skillnader. Dessutom har regelverk för sjöfart i både Sverige och Danmark, granskats och jämförts för att identifiera skillnader när det handlar om krav för befälhavare på fartyg som understiger en bruttodräktighet på 500 ton, som används i närfart.

Tidigare är nämnt den problemställning som detta arbete redogör för, tidigare inte behandlats i vidare utsträckning. Därför har det inte varit möjligt att hitta tidigare publicerat forskningsmaterial som kunnat användas för att stärka resonemang i detta arbete.

7. Teori

Teorikapitlet är uppbyggt så att läsaren skall få en förståelse för problemställningen i sitt sammanhang. Först ges en bakgrund till de behörigheter som krävs och hur närfarten definieras, sen redovisas för den havsbaserade vindkraftsindustrin eftersom att det är just inom denna industri som rederierna drabbas av tolkningsfriheten, då den ger olika konkurrensförutsättningar. Därefter beskrivs processen vid utformningen av *STCW-konventionens* och implementering av konventionen in i svensk lagstiftning. Sist redogörs det för samarbeten mellan näringsliv och sjöfartsmyndigheter i Sverige respektive Danmark och ländernas sjöfartsdirektiv.

7.1 Behörigheter, närfart och dispenser

I denna del redogörs de minimikrav som gäller vid certifiering av befälhavare på fartyg som understiger en bruttodräktighet på 500 ton, som används i närfart. Genom att dela upp behörigheter, närfart och dispenser i olika underrubriker, är tanken att läsaren enklare ska kunna få en god förståelse för innebörden av de olika delarna.

7.1.1 Behörigheter som krävs

Befälhavare på fartyg en bruttodräktighet understigande 500 ton som används i närfart, behöver ett så kallat *Certificate of Competence (CoC)*, vilket är ett bevis på befälhavarens behörighet och reglerar därför också dennes befogenheter ombord. (Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie, 2013) I Sverige och Danmark finns det motsvarande behörighetsnivåer för befälhavare på denna storlek av fartyg, där båda ländernas bestämmelser grundas i de minimikrav som regleras i *STCW-konventionen, Manilla.* (International Maritime Organisation, 2011)

7.1.1.1 STCW-konventionen, Manilla (s*ektion A-11/3)*

Obligatoriska minimikrav vid utfärdande av certifikat för vakthavande befäl och befälhavare på fartyg som understiger en bruttodräktighet på 500 ton, som används i närfart.

STCW-konventionen, sektion A-II/3, redogör för de minimikrav som varje medlemsstat måste uppnå vid utfärdande av certifikat för befälhavare på fartyg som understiger en bruttodräktighet på 500 ton och som används i närfart. (International Maritime Organisation, 2011) Villkoren är i likhet med resterande delar av konventionen den lägsta tillåtna nivå på lagstiftning som måste uppfyllas av medlemsland. Det är sedan upp till det individuella landets lagstiftande myndighet att välja huruvida en strängare lagstiftning skall implementeras eller om lagen endast skall uppfylla konventionens krav. (Sveriges Redareförening, 2013) Sverige och Danmark har båda en behörighetsnivå som motsvarar den i konventionen. I Sverige benämns denna behörighet *Fartygsbefäl klass VI* och i Danmark *Kystskipper*. Dessa behörigheter innebär att man som befälhavare får framföra ett fartyg som understiger en

bruttodräktighet på 500 ton, som används i närfart. (Sveriges Riksdag, 2011) (Danish Maritime Authority, 2013) (Martec, 2002)

7.1.1.2 Svenska behörighetskrav

I Sverige krävs det minst en behörighet motsvarande *Fartygsbefäl klass VI* för att få framföra fartyg upp till 500 bruttoton, i närfart. (Sveriges Riksdag, 2011) I *förordningen om behörigheter för sjöpersonal (2011:1533) 2. kapitel - om behörigheter, § 8,* regleras hur denna behörighet erhålls:

”För att få behörighet som fartygsbefäl klass VI ska sökanden efter att ha fått behörighet av lägst klass VII ha tjänstgjort till sjöss i minst 12 månader som fartygsbefäl på handelsfartyg med en bruttodräktighet om minst 20”. (Sveriges Riksdag, 2011)

7.1.1.3 Danska behörighetskrav

I Danmark krävs det minst en behörighet motsvarande *Kystskipperexamen, styrman af 4. grad*, för att få segla på fartyg som understiger en bruttodräktighet på 500 ton, som används i *Kystfart* (närfart). *Kystskipperutbildningen* är en 6 månader lång utbildning. För att erhålla ett behörighetscertifikat som *Kystskipper* (befälhavare) krävs att man tjänstgör som styrman i 12 månader på fartyg upp till 500 bruttoton. (Danish Maritime Authority, 2013) (Martec, 2002)

7.1.1.4 Bemanning med befälhavare innehavande högre behörigheter

De behörigheter som definierats i kapitel 7.*1.1 Behörigheter som krävs,* är den lägsta nivån på behörigheter som krävs för bemanning av ovan beskrivna fartyg. Anledningen till att inte studien redogör för högre behörigheter motiveras nedan.

Under intervju med representant från *Northern Offshore Services* beskrivs befälhavare med högre behörigheter än, *Fartygsbefäl Klass VI* eller *Kystskipper*, som sämre anpassade för framförande av mindre fartyg. Anledningen anses vara att fokus under utbildningen för högre behörigheter ligger på framförande av och ansvar för fartyg med en större bruttodräktighet än på tidigare beskrivna fartyg. Företaget anser här att befälhavare med en högre behörighet än *Fartygbefäl Klass VI* inte uppfyller den efterfrågade kompetensen gällande manövreringsegenskaper för mindre fartyg samt tekniskt underhåll ombord. Detta i kombination med högre lönekrav leder till att rederier verkande inom den havsbaserade vindkraftsindustrin vanligtvis inte prioriterar befälhavare med högre behörigheter, och väljer att anställa befälhavare med antingen behörigheten *Fartygsbefäl klass VI* eller *Kystskipper*. (Northern Offshore Services A/S, 2013)

7.1.1.5 Endossering av behörigheter

Sjömän har möjligheten att arbeta på ett fartyg med annan flagg än sitt hemlands genom att endossera sin behörighet. För att en sjöman skall få sin behörighet endosserad kan det krävas att man kompletterar sin behörighet med kurser och utbildningsbevis för att uppfylla ansökningslandets särkrav gällande behörigheter. (Northern Offshore Services A/S, 2013) Respektive lands behörighetsutfärdande myndighet utfärdar sedan ett *Recognition Certificate,* vilket är ett dokument som bevisar att sjömannen uppfyller landets krav för motsvarande behörighet, och som därmed kan användas som behörighetsbevis i landet. (Danish Maritime Authority, 2013)

7.1.2 Definitioner av närfart

I denna del redogörs för rådande lagstiftning och direktiv gällande vad som i *STCW-konventionen, Manilla,* benämns som närfart.

7.1.2.1 Närfart ur ett internationellt perspektiv (STCW Manilla)

Under *sektion A-1/3* i *STCW-konventionen, Manilla,* redogörs för hur medlemsstaterna ska definiera begreppet *närfart*. Hänsyn tas till olika riktlinjer eller faktorer som redogörs för i ovan nämnd sektion i konventionen:

1. Fartygets bruttodräktighet och huvudmaskinens framdrivningseffekt i kilowatt
2. Resans art och längd
3. Maximalt avstånd från en nödhamn
4. Tillräcklig täckning och precision hos navigationsutrustningens positionsbestämmande enheter
5. Väderförhållanden som normalt råder i närfartsområdet
6. Tillhandahållande av ombord och kustnära anläggningar för ”Search and Rescue”
7. Landbaserat stöd för speciellt tekniskt underhåll ombord

En medlemsstats närfartsområde får inte brukas av en annan medlemsstats fartyg, med undantag för att man följer direktiven för angivet fartområde i den staten. Närfartsområdets utsträckning är individuellt för varje medlemsstat och bestäms också av varje stat för sig. (International Maritime Organisation, 2011)

7.1.2.2 Närfart ur ett svenskt perspektiv

Transportstyrelsen har delat upp Sveriges fartområden i fyra olika nivåer, *Inre fart, Närfart, Europafart och Oceanfart.* Dessa nivåer är baserade utifrån behörigheter och bemanning av fartyg. (Sveriges Riksdag, 2013)

I Svensk Författningssamling - Förordning (2013:1533) om behörigheter för sjöpersonal, definieras närfart enligt följande:

”Fart till och från orter vid Östersjön eller farvatten som har förbindelse med Östersjön, dock inte bortom linjen Hanstholm-Lindesnäs, samt fart genom Kielkanalen till Cuxhaven”

Sveriges närfartsområde, innefattar hela Östersjöområdet, Kattegatt och större delen av Skagerrak. *Se blåfärgat område i bild 1.* (Sveriges Riksdag, 2013)

Bild 1: Sveriges närfartsområde (Blåmarkerat område). (TomTom, 2012-2013)

7.1.2.3 Närfart ur ett danskt perspektiv

Den danska sjöfartsstyrelsen har delat upp Danmarks fartområden i tre olika nivåer, *Alla hav, Kustfart och Inre Fart.*

Danish Maritime Authority har valt att definiera Danmarks närfartsområde enligt följande:

> *”Fart i Nordsøen øst for 3 grader Ø. længde og syd for 62 grader N. bredde, fart i Østersøen samt fart langs Grønlands kyster i en afstand af ikke over 30 sømil fra kysten (basislinjen)”.*

Danmarks närfartsområde omfattar Östersjön, Kattegatt, Skagerrak och en stor del av Nordsjön. Fart längs Grönlands samt 30 sjömil från Grönlands kustremsa. Fart längs Grönlands kuster är inte relevant för denna rapport. (Hansen, 2013)

Bild 2: Danmarks närfartsområde (Gulmarkerat område). (TomTom, 2012-2013)

7.1.3 Möjligheter till utvidgat närfartsområde genom dispenser

Med dispens menas att undantag i enskilt fall kan göras från att följa vissa villkor i en lagstiftning. I denna del redogörs kortfattat för dispenser gällande utvidgat närfartsområde och möjligheter till att ansöka om dessa dispenser i Sverige och Danmark. Genom beviljad dispens för verksamhet utanför landets angivna närfartsområde, kan rederierna få tillgång till en större vindkraftsmarknad. (Northern Offshore Services A/S, 2013)

7.1.3.1 Dispenser för utökat närfartsområde i Sverige

I Sverige är det *Transportstyrelsen* som beviljar dispensansökningar. När det gäller dispenser som berör möjligheter till ett utökat fartområde, är man på *transportstyrelsen* skeptisk och menar att ett beviljande skulle vara att gå emot direktiven i *sektion A-1/3* i STCW-konventionen som redogör för hur medlemsstaterna ska definiera begreppet *närfart*. (Transportstyrelsen, 2013)

Geografiskt sett anser *Transportstyrelsen* att Sverige inte har en tillräcklig *direkt* tillgång till Nordsjöområdet för att inkludera det i Sveriges närfartsområde. Detta anses därför vara anledningen till att Sveriges gräns för närfartsområde går vid linjen Hanstholm – Lindesnäs.

Transportstyrelsen menar också att ett utvidgat närfartsområde inte skulle vara skäligt ur ett säkerhetsmässigt perspektiv, då man hävdar att de punkterna, beskrivna i teorikapitel *1.2.1 Närfart ur ett internationellt perspektiv (STCW Manilla)*, inte hade gått att uppfylla vid utökat närfartsområde i t.ex. Nordsjöområdet. Man menar att det redan i dagsläget uppstår påfrestande yttre förhållanden inom det område som räknas som Sveriges närfartsområde, och att ett utökat område därmed inte skulle gå att försvara ur säkerhetssynpunkt. (Transportstyrelsen, 2013)

7.1.3.2 Dispenser för utökat närfartsområde i Danmark

Motsvarande i Danmark så är det *Danish Maritme Authority (DMA)* som beviljar ansökningar om dispens. Under intervju med representant för *N.O.S. (Northern Offshore Services)* framgick det att *DMA* i vissa fall har möjlighet att utfärda dispenser för verksamhet utanför närfartsområde. Danska sjömän har möjlighet att ansöka om dispens för att få arbeta i andra länder. *N.O.S.* har i tidigare haft och har även i nuläget dansk-flaggade fartyg verksamma i bl.a. England, vilket innebär att företaget bedriver verksamhet utanför Danmarks närfartsområde. Företaget har fått dispens från danska sjöfartsmyndigheten *DMA* att bemanna fartygen med personal med behörigheter som endast gäller inom Danmarks närfartsområde (Northern Offshore Services A/S, 2013)

7.2 Den havsbaserade vindkraftsmarknadens omfattning i Nordeuropa

I denna del kartläggs den havsbaserade vindkraftsmarknadens omfattning i Nordeuropa. För att ge läsaren en förståelse för marknadens utbredning redogörs först för den havsbaserade vindkraftsmarknaden i olika länder och sedan för den geografiska uppdelningen i Nordeuropa.

7.2.1 Havsbaserad energiproduktion i olika länder

Det geografiska läget och de rådande klimatförhållandena som föreligger i Nordeuropa, är idealiska för den havsbaserade vindkraften. *The European Wind Energy Association (EWEA)* är en internationell intresseorganisation som består av ett antal medlemsländer. Organisationens vision är att vindkraft skall bli den ledande teknologin inom förnyelsebar energi. (The European Wind Energy Association, 2013) Varje år görs en sammanställning om den havsbaserade vindkraftsmarknaden och dess utveckling. England och Danmark är de mest framstående länderna. England står för en produktion motsvarande 59 % av den totala energiproduktionen i Europa från havsbaserad vindkraft. Danmark står för 18 % av energiproduktionen. Belgien, Nederländerna och Tyskland utgör tillsammans 19 % av produktionen medan Sverige står för 3 % av den totala produktionen i Europa. Resterande mängd är fördelad på Finland, Norge, Irland och Portugal. (European Wind Energy Association, 2013)

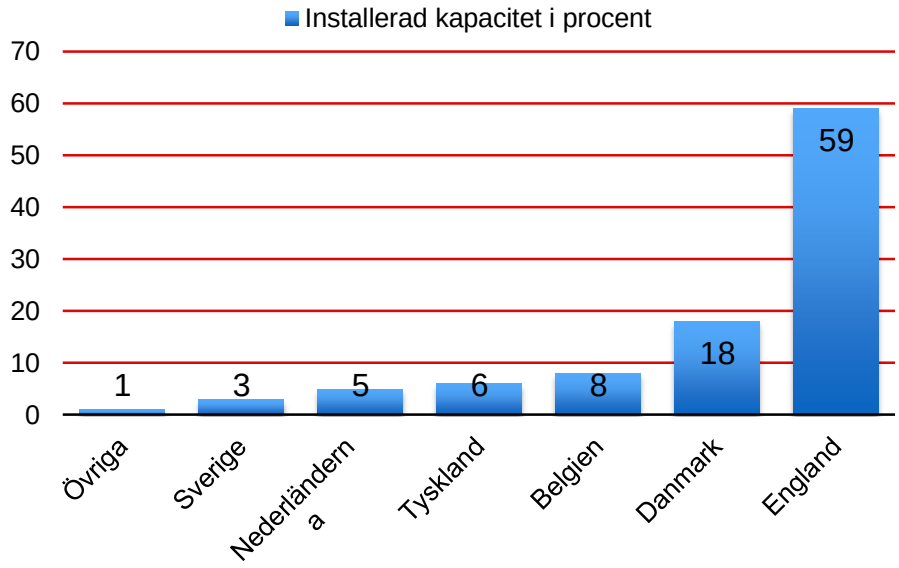

Diagram 1: Procentuell fördelning av installerad havsbaserad vindkraftskapacitet per land i Europa. (European Wind Energy Association, 2013)

7.2.2. Havsbaserad energiproduktion ur ett geografiskt perspektiv

Majoriteten av den energi som produceras i Nordeuropa kommer från vindkraftsparker belägna i Nordsjön och utgör 65 % av den totala energiproduktionen. De vindkraftsparker belägna i Atlanten utgör 19 % av den totala produktionen, medan vindkraftsparker i Östersjön endast bidrar med 16 % av den totala energiproduktionen i Nordeuropa.

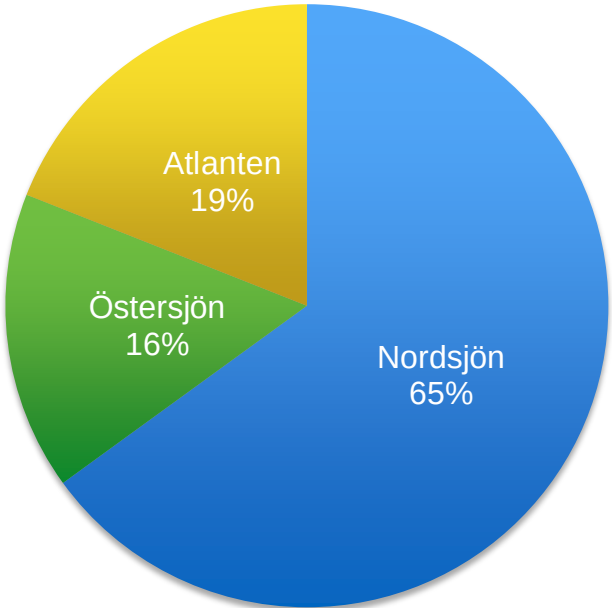

Diagram 2: Procentuell fördelning av installerad havsbaserad vindkraftskapacitet per havsområde i Europa.

7.2.3 Havsbaserade vindkraftsparker i Europa

I *bilaga 1* redogörs för de 20 största vindkraftsparkerna i Europa. De är rangordnade efter maximal produktionskapacitet i megawatt (MW) och ska ge läsaren en indikation för den havsbaserade vindkraftsmarknadens utbredning i Europa. Av de 20 största vindkraftsparkerna, återfinns hälften i Storbritannien och står tillsammans för produktionskapacitet motsvarande 3085,2 MW av totalt 5347,3 MW.

Det land som har flest vindkraftsparker i planerings- eller utvecklingsstadium är Tyskland vilket indikeras i *bilaga 2*. Tillsammans utgör de en total förväntad kapacitet på 2 324,4 MW. Denna bilaga ska ge läsaren en uppfattning om den havsbaserade vindkraftsmarknadens framtida utbredning.

7.2.3.1 Vindkraftsparkernas geografiska läge

För att ge en bild av vindkraftsparkernas geografiska läge, har de angivna parkerna i *bilaga 1* och *bilaga 2* placerats ut på kartan i *Bild 3*. De 20 största vindkraftsparkerna som är i drift

visas med blåfärgade punkter. De 10 största vindkraftsparkerna under konstruktion visas med rödfärgade punkter.

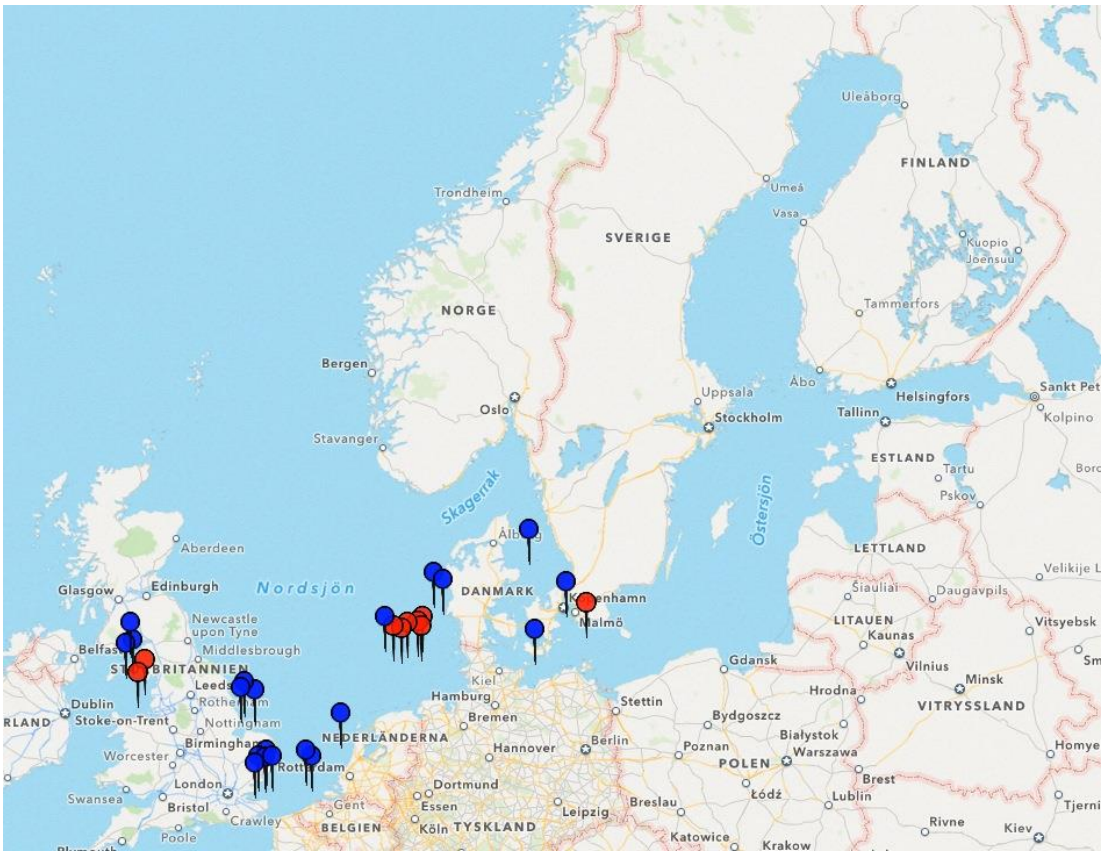

Bild 3: De 20 största installerade (Blå punkter) och de 10 största planerade (Röda punkter) vindkraftsparkerna i Europa. (TomTom, 2012-2013) (European Wind Energy Association, 2013)

7.3 STCW-Konventionens utformningsprocess och implementering av konventionen i sjölagstiftning

För att ge läsaren en bra förståelse för processen kring *STCW-konventionens* utformning och medlemsländers implementering av konventionen i deras respektive sjölagstiftning, delas processen upp i två faser som redogörs för i nedanstående kapitel.

7.3.1 Fas 1: STCW-Konventionens utformningsprocess

Den första fasen är processen i *International Maritime Organisation (IMO)* och arbetet kring utformningen av *STCW-konventionen*. Medlemsländers sjöfartsmyndigheter bjuds, tillsammans med representanter från näringsliv, högskolor och fackföreningar, in till *IMO*. Genom feed-back och därmed påvisande av sina åsikter, kan intressenterna vara med och påverka utformningen av slutgiltiga konventionen. Förslagen och åsikterna, beaktas av *IMO* vid utformning av konventionen och på så sätt kan intressenterna påverka utformningen. Detta kan i sin tur leda till att ländernas lagstiftning påverkas i en fördelaktigare utsträckning för intressenterna. (Sveriges Redareförening, 2013)

7.3.1.1 Exempel på process vid förslag på förändring av STCW-konventionen, Manilla

Processen som pågår vid utformning *STCW-konventionen* upplevs av *Transportstyrelsen* som en trög process. För en specifik sakfråga t.ex. om ett rederi vill få genom en ändring av en specifik definition i konventionen, kan processen se ut som följande:

1. Problemet med definitionen presenteras av ett enskilt rederi för representanter från *Redareföreningen*.
2. *Redareföreningen* överväger här huruvida frågan skall lyftas vidare. Beslut tas om frågan skall lyftas vidare. *Redareföreningen* vänder sig då till *Transportstyrelsen* som själva påbörjar en liknande beslutsprocess.
3. Om frågan anses vara tillräckligt viktig, diskuterar *Transportstyrelsen* vidare kring frågan med *Näringsdepartementet*, som även kan bjuda in *Redareföreningen* och andra representanter från näringslivet för ytterligare diskussioner.
4. Om *Näringsdepartementet* anser att frågan är tillräckligt relevant och därför beslutar att lyfta fram frågan i *Europeiska Unionen* (EU) och ger då *Transportstyrelsen* direktiv kring hur frågeställningen skall formuleras.
5. Frågan lyfts fram i *EU*, där unionens 28 medlemsstater för diskussion. För att sedan ha möjlighet att föra frågan vidare till *IMO*, krävs det att majoriteten av dessa 28 medlemsstater anser frågan relevant och röstar för en ändring.
6. När frågan godkänts på *EU-nivå* ger de sedan, likt *Näringsdepartementet*, direktiv kring hur frågeställningen skall formuleras i *IMO*.
7. Frågan presenteras för *IMOs* samtliga 200 medlemsstater. För att nå en ändring konventionen krävs det att majoriteten av medlemsländerna röstar för en ändring, vilket slutändan resulterar i en ändring i konventionen. (Transportstyrelsen, 2013)

7.3.2 Fas 2: Implementering av utfärdad konvention i svensk sjölagstiftning

Konventionen är, i *den andra fasen*, färdigställd av *IMO* och ska nu implementeras av varje medlemsstat. Det är först här som *Transportstyrelsens* arbete med att tolka innehållet och ändringar i konventionen börjar, för på så sätt anpassa den till den svenska lagstiftningen. Detta arbete pågår över en längre tidsperiod genom att *Näringsdepartementet* sammanställer de ändringar som gjorts i konventionen. *Transportstyrelsen* jämför sedan ändringarna parallellt med tidigare svensk lagstiftning för att på så sätt urskilja inom vilka delar lagstiftningen och konventionen skiljer sig åt. Där de skiljer sig åt, görs kompletteringar i det svenska regelverket. I takt med att skillnader identifieras och behöver kompletteras, skickas remisser ut till *näringslivet*. *Näringslivet* har då möjlighet att svara på remisserna, genom att presentera sina åsikter och komma med förslag på ändringar. (Transportstyrelsen, 2013)

7.4 Samarbete mellan näringsliv och myndigheter i Sverige och Danmark

I denna del redogörs för hur samarbetet fungerar mellan näringsliv och myndighet, i Sverige respektive Danmark. Dessutom redogörs för de mål och direktiv kring sjöfarten som respektive lands sjöfartsmyndigheter arbetar kring.

7.4.1 Det Blå Danmark

Det Blå Danmark är en sjöfartsorganisation i Danmark som grundats av företag, industrier och institutioner verksamma inom den danska sjöfarten. Organisationen utgörs av danska rederier, varv, leverantörer, Danish Maritime Authority, representanter från riksdagen m.fl. *Det Blå Danmark* bedrivs av Danmarks *Rederiförening* i syftet att skapa goda relationer och samarbeten mellan *näringsliv*, *den danska sjöfartsstyrelsen* samt de lagstiftande myndigheterna i Danmark. (Northern Offshore Services A/S, 2013) Syftet är att främja den danska sjöfarten genom gemensamma mål och upprättandet av en god kommunikation mellan näringsliv och myndigheter. Detta förväntas leda till goda förutsättningar för att bedriva en lönsam sjöfart ur både ett ekonomiskt- och samhällsmässigt perspektiv, utan att förbise säkerhetsaspekterna inom sjöfarten. (Det Blå Danmark, 2013) (Northern Offshore Services A/S, 2013)

7.4.2 Sveriges Redareförening

I Sverige finns inget motsvarande samarbete mellan företag, industrier och institutioner verksamma inom sjöfarten. Den verksamhet som i störst utsträckning representerar näringslivet inom sjöfartsnäringen är *Sveriges Redareförening*. De förmedlar näringslivets frågor till regering, riksdag och andra organisationer i Sverige. (Sveriges Redareförening, 2013)

7.4.3 Danmarks sjöfartsdirektiv och mål

I Danmark är uppdraget från det *danska näringsdepartementet* till *Danish Maritime Authority (DMA)* specifikt inriktat mot sjöfarten. Målet är att främja den danska sjöfarten och att Danmark dessutom ska bli världsledande inom sjöfarten i framtiden. Politiker, myndigheter och näringsliv arbetar tillsammans för att värna och utveckla den danska sjöfarten. (Sveriges Redareförening, 2013)

Danish Maritime Authority har följande vision för den danska sjöfarten:

”Denmark is to be a leading maritime nation, setting the direction for future quality shipping.” (Danish Maritime Authority, 2013)

7.4.4 Sveriges Sjöfartsdirektiv och mål

Transportstyrelsen är en myndighet som består av i huvudsak fyra olika avdelningar: Vägtrafik, Järnvägstrafik, Luftfart och Sjöfart. I Sverige ger *Näringsdepartementet* direktiv till *Transportstyrelsen* kring de mål och uppdrag som ska prägla myndighetens arbete. (Transportstyrelsen, 2013)

I *Mål och uppdrag för Transportstyrelsens Sjö- och luftfartsavdelning 2014* framgår att det inte finns specifika mål och uppdrag för ett specifikt transportslag:

> *”Vår verksamhet ska kännetecknas av helhetssyn genom en avvägning mellan samtliga transportpolitiska mål”* (Transportstyrelsen, 2013)

8. Resultat

I denna del presenteras resultatet som detta arbete lett fram till med insamlad data, redogjord i teorikapitel, som grund. Dessutom ska resultatet besvara frågeställningen för detta arbete. Resultatkapitlet är uppbyggt så att läsaren skall få en bra förståelse för skillnader mellan Sveriges och Danmarks tolkningar av *STCW-konventionen, Manilla*. Först redogörs för de skillnader som identifierats mellan ländernas behörighetskrav, definitioner av närfarts-begreppet och ländernas bemötande till dispenser. Därefter förklaras hur dessa skillnader påverkar ländernas förutsättningar och tillgångar till den havsbaserade vindkraftsmarknaden.

Processen för *STCW-konventionen, Manillas,* utformning och implementering av konventionen till svensk lagstiftning har beskrivits tidigare i teoridelen. I resultatdelen redogörs för näringslivets möjlighet till påverkan i de olika faserna av processen. Dessutom jämförs samarbeten mellan näringsliv och sjöfartsmyndighet i Sverige respektive Danmark samt skillnaderna i ländernas sjöfartsdirektiv.

8.1 Behörigheter, närfart och dispenser

Denna del beskriver skillnaden mellan Sveriges och Danmarks krav på behörigheter, skillnader i ländernas tolkning av begreppet närfart och de svenska och danska sjöfartsmyndigheternas inställning till dispensbeviljande.

8.1.1 Jämförelse av behörigheter i Sverige och Danmark

Det finns egentligen inga omfattande skillnader i Sveriges och Danmarks regelverk när det gäller behörighetskrav för befälhavare på fartyg som understiger en bruttodräktighet på 500 ton, som används i närfart. Däremot kan det finnas små skillnader i utbildningarnas utformning när det gäller hur mycket fokus som läggs på olika delar i utbildningarna. (Redareföreningen, 2013) Eftersom att dessa behörighetsnivåer är styrda av närfartsområdets omfattning, kan en svensk befälhavare inte arbeta ombord som befälhavare på ett danskt fartyg och tvärtom utan att få sina behörigheter endosserade. Behörighetsnivåerna är styrda och reglerade av respektive lands regelverk. (Transportstyrelsen, 2013)

8.1.2 Skillnader i ländernas tolkning av begreppet Near-coastal voyages

I denna del redogörs för skillnader mellan Sveriges och Danmarks definitioner av begreppet near-coastal i *STCW-konventionen, Manilla.*

8.1.3 Jämförelse av Sveriges och Danmarks närfartsområde

Sveriges och Danmarks lagstiftande myndigheter har båda gjort en individuell bedömning av konventionens riktlinjer kring vad medlemsstaterna ska ta hänsyn till vid bedömning och bestämmelser kring närfartsområdets omfattning. Detta har resulterat i att ländernas närfartsområde skiljer sig i hänseende till geografisk omfattning vilket framgår i *bild 4* där

Sveriges närfartsområde är markerat med blå och grön färg och Danmarks område innefattar grön- och gul-markerat område. Ur ett geografiskt perspektiv är Danmarks närfartsområde mer omfattande än Sveriges närfartsområde.

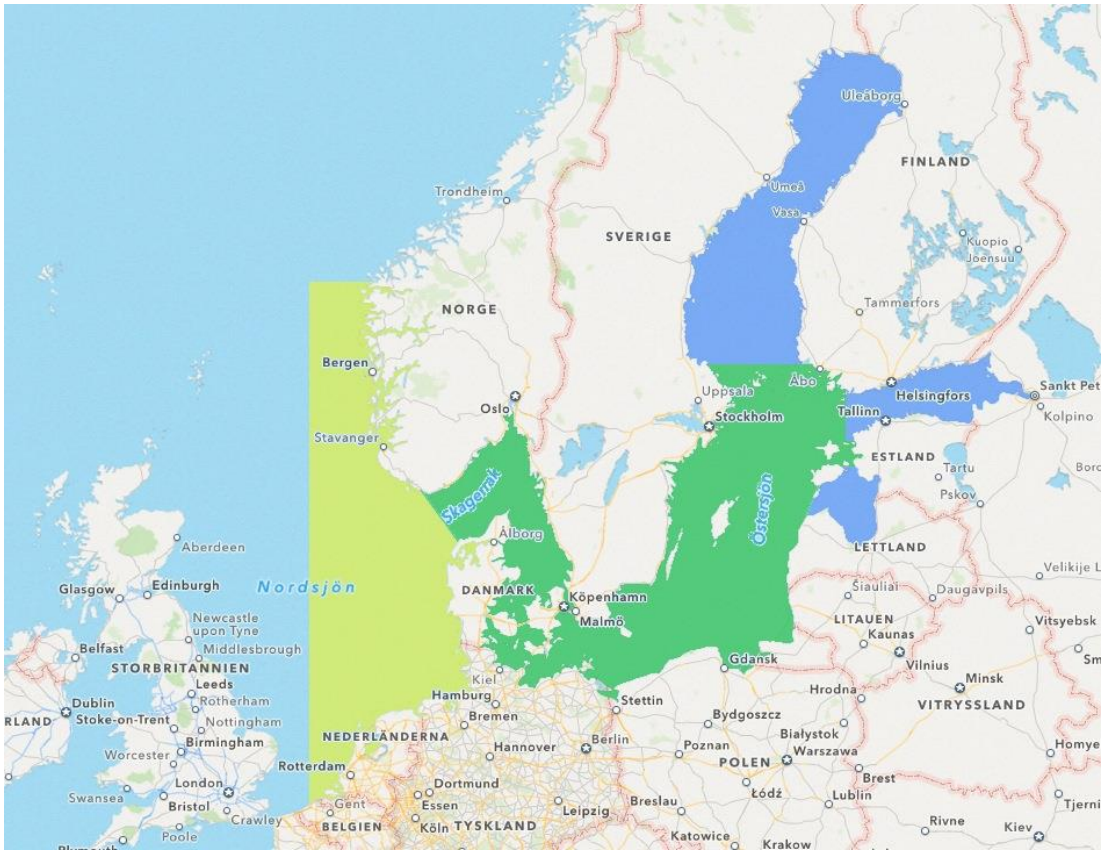

Bild 4: Sveriges (Blått och grönt område) och Danmarks (Gult och grönt område) närfartsområden. (TomTom, 2012-2013)

8.1.4 Skillnader i dispensbeviljande från Sveriges respektive Danmarks sjöfartsmyndigheter

Generellt sett är danska *DMA* mer tillmötesgående vid beviljande av dispenser som berör ett utökat fartområde än svenska *Transportstyrelsen*. (Northern Offshore Services A/S, 2013) Det är alltså inte bara skillnader i geografisk storleken av de områden som danska och svenska befälhavare får arbeta på med en viss behörighet, utan det är även skillnad i bemötande från respektive sjöfartsmyndighet vid förfrågan om dispens för få bedriva verksamhet utanför dessa områden. (Sveriges Redareförening, 2013)

8.2 Den havsbaserade vindkraftsmarknaden

I denna del presenteras Sveriges och Danmarks förutsättningar till den havsbaserade vindkraftsmarknaden. En jämförelse mellan den geografiska utbredningen av de vindkraftsparker som redogjordes för i *teoridel 7.2.3* och Sveriges respektive Danmarks närfartsområde, ska ge läsaren en bild av ländernas olika förutsättningar.

8.2.1 Skillnader i förutsättningar för rederier verksamma inom den havsbaserade vindkraftsindustrin i Sverige och Danmark

Genom kartläggning av den havsbaserade vindkraftsindustrin i Nordeuropa, kan man dra slutsatsen att Sveriges närfartsområde möjliggör en tillgång för svenska rederier till 16 % av marknaden. Resterande marknadsandelar finner vi utanför Sveriges närfartsområde, i Nordsjöområdet och Atlantområdet. För danska rederier är det däremot möjligt, genom Danmarks tolkning av närfartsområde och *Danish Maritime Authoritys (DMA)* mer positiva inställning till dispenser, att få tillgång till hela den havsbaserade vindkraftsmarknaden. Detta illustreras i *bild 5*, där de två kartor som redogjordes för i teoridelen har slagits samman.

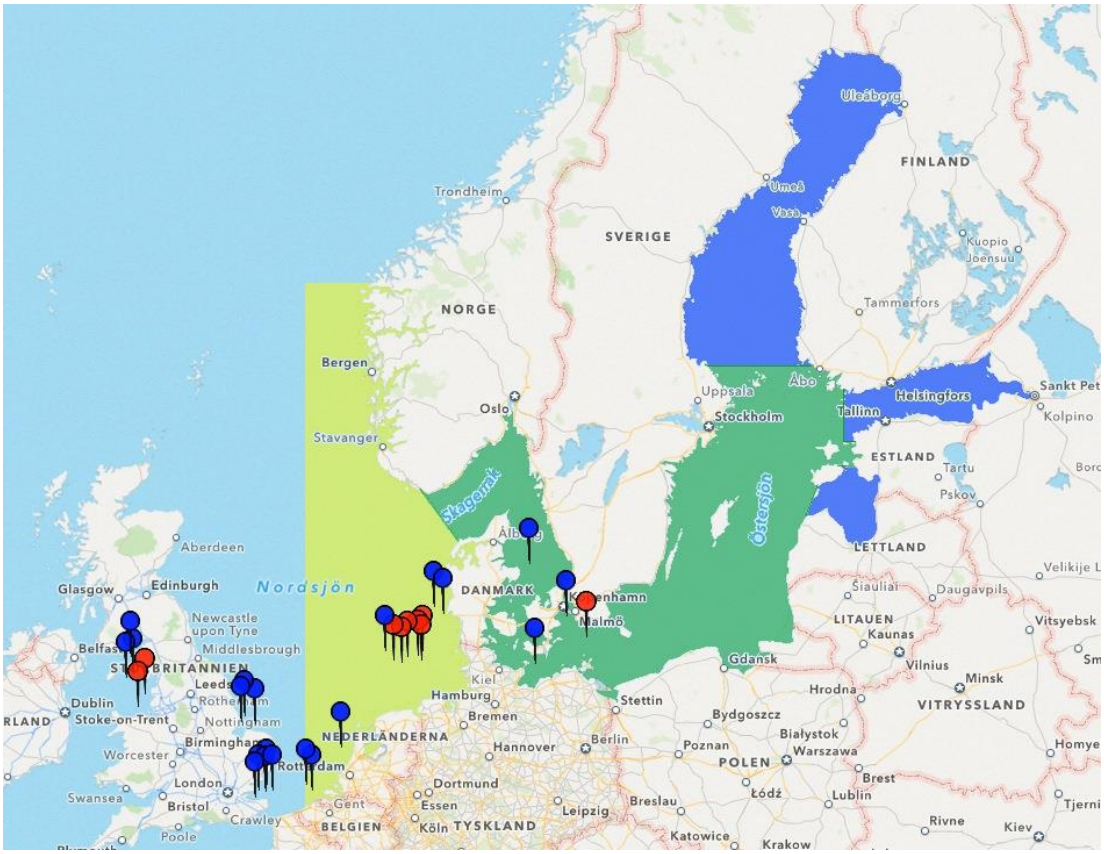

Bild 5: Sveriges (Blått och grönt område) och Danmarks (Gult och grönt område) närfartsområden samt de 20 största installerade (Blå punkter) och de 10 största planerade (Röda punkter) vindkraftsparkerna i Europa (4C Offshore, 2013) (TomTom, 2012-2013)

8.3 Näringslivets påverkansmöjligheter av konvention och sjölagstiftning

I denna del beskrivs möjligheterna för svenskt näringsliv och svenska myndigheter att påverka STCW-konventionens utformning och implementeringen av utfärdad konvention till svensk lagstiftning.

8.3.1 Fas 1. Processen kring utformning av STCW-konventionen

Under utformningen av STCW-konventionen är både *Sveriges Redareförening* och *Transportstyrelsen* nöjda med det samarbete som bedrivs mellan näringslivet och

myndigheten under processens gång. Man anser på *Redareföreningen* att förutsättningarna till påverkan av hur *Transportstyrelsen* kommer presentera sina förslag på förändringar i International Maritime Organization (IMO) är goda. Ur ett större perspektiv är dock den egentliga påverkansmöjligheten väldigt låg enligt *Transportstyrelsen.* För att ett problem, presenterat av *Transportstyrelsen*, skall åtgärdas genom förändringar av *STCW-konventionens* utformning, krävs det att förslagets godkänns inom en rad olika myndigheter och organisationer. Sannolikheten att förslaget når IMO och sedan godtags anses därför liten. Dessutom menar *Transportstyrelsen* att förslaget till förändring under processens gång sannolikt omformulerats, vilket betyder att grundproblemet kan kvarstå trots det att förslaget implementerats i konventionen.

8.3.2 Fas 2. Processen kring tolkning av STCW-konventionen till svensk lagstiftning

Redareföreningen menar att det i fas 2, i vissa fall, uppstår problem, då de inte längre har möjligheten att påverka lagstiftningen. Enligt *Redareföreningen* är *Transportstyrelsen*, i denna fas, inte lika öppna för förslag och åsikter som presenteras av *näringslivet*. Detta innebär därför att *näringslivet* inte har en lika stor chans att påverka lagar som kan vara avgörande för hur de ska bedriva sin verksamhet. (Sveriges Redareförening, 2013) *Transportstyrelsen* anser däremot att *näringslivet* i denna fas, har goda möjligheter att påverka lagstiftningen genom att svara på remisserna. (Transportstyrelsen, 2013) Här finns alltså meningsskiljaktigheter gällande *näringslivets* möjlighet till påverkan av konventionens tolkning till det svenska regelverket.

8.4 Samarbeten och sjöfartsdirektiv

Denna del redogör för hur samarbete mellan näringsliv och sjöfartsmyndighet i Sverige och Danmark skiljer sig från varandra. Dessutom har de direktiv som presenterades i teorikapitel *7.4.3* och *7.4.4* jämförts och redovisas i nedan del.

8.4.1 Skillnader i samarbete näringsliv och myndighet i Sverige och Danmark

Samarbetet i *Det Blå Danmark* gör det möjligt för näringslivet i Danmark att påverka sjölagstiftning i en helt annan utsträckning än i Sverige. (Northern Offshore Services A/S, 2013) Direktdialog mellan näringsliv, myndighet och representanter inom riksdagen innebär att dansk politik får en annan förståelse för sjöfarten och dess behov, än i Sverige.

Redareföreningen och en representant från *näringslivet* anser att ländernas skilda sjöfart-politiska inriktningar kan vara en bidragande anledning till att Sverige saknar en liknande motsvarighet till *Det Blå Danmark.* (Sveriges Redareförening, 2013) Eftersom det i Sverige är *Redareföreningen* som förmedlar sjöfartsnäringens intressen till regering och riksdag, blir distansen mellan näringslivet och politiken tydligt. Detta är framträdande i de direktiv och mål kring sjöfart som ländernas sjöfartsmyndigheter arbetar kring. (Sveriges Redareförening, 2013)

8.4.2 Skillnader i Sverige respektive Danmarks sjöfartsdirektiv

Representanter för både *Redareföreningen* och *näringsliv* anser att *Transportstyrelsen* inte är tillräckligt näringsinriktade. (Sveriges Redareförening, 2013) (Northern Offshore Services A/S, 2013) Detta menar den svenska *Redareföreningen* kan bero på de skillnader i direktiv som sjöfartsmyndigheterna i de respektive länderna tar emot. De danska direktiven är tydliga, de har som mål att bli störst i världen inom sjöfartsnäringen. (Sveriges Redareförening, 2013) I Sverige finns inga sådana direktiv. De direktiv som *Näringsdepartementet* ger *Transportstyrelsen* gäller för samtliga transportslag. *Transportstyrelsen Sjöfart* får därför inga specifika mål eller direktiv för hur de skall bedriva sin verksamhet gällande sjöfarten. (Transportstyrelsen, 2013) Detta menar *redareföreningen* skulle kunna vara en förklaring till skillnader i tolkningarna som tidigare beskrivits. (Sveriges Redareförening, 2013)

9. Diskussion

I detta kapitel förs en diskussion kring presenterat resultat i förhållande till problemställning och framställd data i teori. Här presenteras kortfattat för de övergripande problem som identifierats i arbetets tidigare delar och lösningsförslag på dessa. Dessutom förs en diskussion kring den havsbaserade vindkraftsindustrin framtidsutsikter och teknikens roll i samhället. Sist i detta kapitel diskuteras kring metod, realitet och validitet i arbetet.

9.1 Närfarten och den havsbaserade vindkraftsindustrin

Väljer man som redare att bedriva verksamhet från Sverige med svensk-flaggade fartyg, har man tillgång till sammanlagt 16 % av den totala havsbaserade vindkraftsmarknaden. På grund av Sveriges tolkning av begreppet *near-coastal voyage* och *Transportstyrelsens* restriktiva inställning till dispenser, är det därför inte möjligt för svenska rederier att konkurrera med utländska rederier om den övriga marknaden. Bedrivs verksamheten däremot i Danmark är det möjligt för rederiet att konkurrera om i princip hela den havsbaserade vindkraftsmarknaden i Europa. Detta är bidragande anledning till varför rederier inom denna industri väljer att flytta sin verksamhet från Sverige till Danmark och därmed flagga ut sin flotta.

9.2 Möjlighet till förändring kring Sveriges närfartsområde

För att göra det möjligt för svenska rederier, som använder sig av fartyg som understiger en bruttodräktighet på 500 ton och som används i närfart, att kunna konkurrera inom den havsbaserade vindkraftsindustrin, nu och i framtiden, behövs ändring av reglerna gällande Sveriges närfartsområde utföras.

I vår mening finns det tre olika alternativ för att utföra en sådan ändring. Omdefiniering av begreppet n*ear-coastal voyage* i *STCW-konventionen,* omdefiniering av begreppet närfart i svensk sjölagstiftning och godkännande av dispenser för utökat närfartsområde.

9.2.1 Alternativ 1, omdefinering av begreppet near-coastal voyage i STCW-konventionen

Då begreppet *near-coastal voyage* i *STCW-konventionen, Manilla* tillåter medlemsstaterna helt individuella tolkningar, hade en specificerad instruktion av hur tolkning av begreppet skall gå till kunnat implementeras i konventionen. Genom att specificera t.ex. hur många sjömil från kusten ett närfartsområde får sträcka sig eller hur långt ifrån ett lands gränser området får sträcka sig, skulle man kunna motverka att medlemsländernas tolkningar av begreppet skiljer sig för mycket ifrån varandra. Detta skulle leda till en mer rättvis konkurrenssituation för rederier med fartyg som understiger en bruttodräktighet på 500 ton, som används i närfart och som verkar inom den havsbaserade vindkraftsindustrin.

Under samtal med representant för *Transportstyrelsen Sjöfart* beskrivs dock den process som påbörjas då förslag läggs fram för ändring av konventionen som oerhört trög. Sannolikheten att ett sådant förslag skulle ta sig igenom samtliga av de steg beskrivna i kapitel *3.2.1 Fas 1. Processen kring utformning av STCW-konventionen* anser vi därmed inte är särskilt stor. En del av medlemsstaterna i *EU* och *IMO* kan ha en fördelaktigare tolkning av begreppet, och de borde därmed inte vara intresserade av att göra en ändring i konventionen som kan ge dem ett mer begränsat närfartsområde.

9.2.2 Alternativ 2, omdefiniering av begreppet närfart i svensk sjölagstiftning

Eftersom att begreppet *near-coastal voyage* i *STCW-konventionen, Manilla,* tillåter medlemsstaterna att fritt bestämma utsträckningen av sina respektive närfartsområde, så finns det egentligen ingenting som hindrar Sverige från att utöka sitt närfartsområde. En omdefiniering av begreppet närfart är alltså teoretiskt sett fullt möjligt.

Enligt *Transportstyrelsen* skulle dock en utökning av närfartsområdet ej vara försvarbar i sjösäkerhetssynpunkt. Detta påstående ställer vi oss dock frågande till då det indirekt i så fall betyder att exempelvis Danmark, med sitt till ytan mer tilltagna närfartsområde, bedriver en osäker sjöfart. Det skulle vara fullt möjligt för svenska fartyg, med befälhavare som har behörigheten *Fartygsbefäl klass VI* att uppfylla de punkter definierade i kapitel 7.*1.2.1 Närfart ur ett internationellt perspektiv (STCW Manilla)* gällande säkerhetsaspekter vid implementering av begreppet *near-coastal voyage* i respektive medlemsstats lagstiftning och bedriva verksamhet i t.ex. Nordsjöområdet utan att bedriva en osäker sjöfart.

Transportstyrelsen bör därför, efter en utredning gällande vilka säkerhetsaspekter som måste uppfyllas för att klara av de förhållanden som gäller för sjöfart inom Nordsjöområdet, på skälig grund kunna inkludera en del av Nordsjön i det svenska närfartsområdet utan att bryta mot föreskrifterna för tolkning av begreppet *near-coastal voyage* i *STCW-konventionen, Manilla.*

9.2.3 Alternativ 3, godkännande av dispenser för utökat närfartsområde

Ett tredje alternativ för att möjliggöra en relativt rättvis konkurrenssituation för svenska rederier inom tidigare beskrivna bransch skulle vara att *Transportstyrelsen* ändrar sitt ställningstagande gällande godkännande av dispenser. Om säkerhetsaspekterna anses vara anledningen till att ett utökat svenskt närfartsområde inte är skäligt, skulle *Transportstyrelsen* istället kunna godkänna dispenser för ett utökat närfartsområde för de rederier som ansöker om dispensen, om de kan bevisa att dessa säkerhetsaspekter kan uppfyllas av fartyget och dess besättning.

Genom att man på *Transportstyrelsen* sätter upp konkreta riktlinjer gällande viken typ av säkerhetsföreskrifter som fartygen måste uppfylla för att få bemannas med exempelvis befälhavare med behörigheten *Fartygsbefäl klass VI,* skulle sedan rederierna kunna anpassa

fartygen och anställda befälhavare efter dessa säkerhetskrav. Krav skulle kunna sättas på faktorer som exempelvis följande punkter:

- Maximal våghöjd tillåten för framförande av fartygen i ett visst område.
- Distans till närmaste nödhamn.
- Dubbla system ombord för att kunna återvända till land vid eventuellt haveri på en av motorerna.
- Extra utbildningsbevis hos besättningen rörande maskinkunnande för att säkerställa att mindre tekniska ingrepp skall kunna utföras ombord vid tekniska problem.
- Kompletterande utbildning inom fartområdes-specifika ämnen som t.ex. tidvatten.

Kan rederierna sedan bevisa att deras fartyg och dess besättning uppfyller dessa krav skulle *transportstyrelsen* kunna godkänna detta och utfärda en tidsbegränsad dispens för utökat närfartsområde.

9.3 Den havsbaserade vindkraftsindustrins framtidsutsikter och teknikens roll i samhället

Behovet av en hållbar utveckling och ett samhälle med minskad påverkan på miljön skapar hela tiden nya krav på teknologin. Den havsbaserade vindkraften har de senaste åren växt fram som en alternativ energikälla till fossila bränslen och innebär dessutom minskade utsläpp.

Sverige kommer under de närmaste åren att, med stor sannolikhet, bygga ut sin havsbaserade vindkraft för att möta framtida utsläppskrav. Detta skulle innebära nya arbetstillfällen för rederier verksamma inom den havsbaserade vindkraftsindustrin. För att ur ett etiskt perspektiv främja sitt eget folks möjlighet till jämlika konkurrensvillkor bör därför politiska beslut, inom en snar framtid, tas för att främja denna typ av sjöfart, men även för den svenska sjöfarten i stort.

Om man från Näringsdepartementets håll specificerar sina direktiv mot *Transportstyrelsen* Sjöfart med specifika mål och riktlinjer för hur *Transportstyrelsen Sjöfart* skall arbeta med sjöfartsfrågor och hur de skall ställa sig till samarbete med näringslivsrepresentanter, hade ett gynnsammare klimat skapats för den svenska sjöfartsnäringen.

Detta hade ökat möjligheten för rederier och annat sjöfartsrelaterat näringsliv inom en viss bransch att föra fram problemställningar och förslag på lagändringar till beslutsfattarna på politisk nivå. På så sätt hade politikerna fått en större förståelse för hur de beslut som fattas påverkar näringen vilket kan leda till ökade möjligheter för näringslivet att påverka besluten. Detta kan i sin tur leda till förbättrade konkurrensförutsättningar för den svenska sjöfarten.

9.4 Metoddiskussion

I detta kapitel förs en diskussion kring metodval och validitet och reliabilitet kring de källor som använts.

9.4.1 Kritik kring genomförande av arbete

Vid analys av genomförd Explorativ studie genom fallstudiemetod har följande slutsatser kunnat dras.

Vi anser att vi valt rätt metod för arbetets syfte då flexibiliteten, som denna typ av metod tillåter, givit oss möjligheten att anpassa arbetets inriktning under arbetets gång i takt med att ny information mottagits i form av resultat från de utförda kvalitativa intervjuerna. Denna flexibilitet hade ej varit möjlig vid utförande av exempelvis en studie genom kartläggningsmetod, då de semistrukturerade frågor vi ställt under våra intervjuer anpassats efter hand att ny information mottagits. Vid en studie genom kartläggningsmetod hade ej denna anpassning kunnat göras, vilket hade lett till ett mindre djup i de svar vi fått på våra frågor. Detta i sin tur hade lett till ett tunnare underlag för diskussion rörande problemställningen i senare delen av arbetet.

9.4.2 Intervjukritik

Eftersom att det var viktigt att få bekräftelse på att problemställningen faktiskt var ett problem, blev urvalet av parter och i den ordning i vilken respektive intervju genomfördes, lyckat. Direkt bekräftades vårt antagande om upplevd problematik kring tolkningar av konventionen av representanter från näringslivet, och inför nästkommande intervju kunde vi arbeta med att stärka och precisera resonemangen kring frågeställningen. Genom att lyfta fram den information som samlats in från tidigare samtal, från näringsliv - till myndighetsnivå, och verkligen redogöra för problemen, hoppades vi på ett slagkraftigt resultat från samtal med myndigheterna. Med facit i hand, anser vi att det eftersträvade resultatet från intervjuerna uppnåddes.

Kritik kan riktas till den bristfälliga information som vi hade vid första intervjutillfället. Samtalet med näringslivet, hade kunnat bli mer djupgående ifall vi besuttit den kunskap som vi efter arbetets utförande, besitter. Däremot blev detta inte möjligt då det inte fanns någon tidigare information kring problemställningen.

De problem som kan uppstå vid utförande av Explorativ studie genom Fallstudiemetod kan främst grunda sig i intervjuobjektens objektivitet under intervjuernas genomförande. Risken finns att de intervjuade personernas svar på frågorna färgats av deras egna personliga åsikter istället för hela organisationens ståndpunkter, vilket vi eftersträvat. På så sätt kan en del av den insamlade informationen, vilket en stor del av arbetets innehåll bygger på, felaktigt förmedla organisationernas åsikter. Vi anser dock att vi, genom att innan intervjun tydliggöra att det är organisationens och inte individens åsikter vi eftersträvar, motverkat detta. Detta menar vi också har minskat risken för att intervjuobjekten känner sig kränkta vid vår analys

av insamlad information från intervjuerna. Vi anser därför att det redovisade materialet från intervjuerna håller en hög etisk nivå.

Eftersom vi efter upprepade försök, försökt få kontakt med både *Danska Rederiföreningen* och *Danish Maritime Authority (DMA),* utan resultat, blev tänkta intervjuer dessvärre inte genomförda. Vi upplevde ett oengagerat bemötande från de danska organisationerna nämnda ovan, som antingen inte hade tid eller viljan att möta oss för ett samtal.

På grund av uteslutande intervjuer kan en delvis felaktig bild av dessa organisationer målats upp under de genomförda intervjuerna med *Northern Offshore Services, Sveriges Redareföreningen* och *Svenska Transportstyrelsen.* Detta eftersom att information kring dessa organisationer är delvis baserad på data från genomförda intervjuer. Man kan då ställa sig kritisk kring den information vi samlat in gällande *Danska Rederiföreningen* och *DMA*, då vi själva ej fått information direkt från representanter från dessa organisationer och därmed själva inte kunnat skapa oss en mer objektivt granskande bild av dessa organisationer.

Reliabiliteten på insamlad information från intervjuer anses vara hög då intervjuobjekten som representerat organisationerna var insatta i ämnet både fakta- och aktualitetsmässigt. Vi tror också att vi genom att skicka en agenda i förväg innan genomförd intervju förbättrat möjligheten till höjd fakta- och aktualitetsnivå.

För att upprätthålla en så hög validitet som möjligt gällande det insamlade materialet från intervjuerna, har inspelat ljudmaterial använts för att på så sätt kunna återvända till grundinformationen under de mer analytiska delarna av arbetet. På grund av tidsbrist fanns ej möjlighet att återkoppla intervjumaterialet med intervjuade personer för att på så sätt säkerställa att den information vi använt under studien tolkats korrekt utifrån intervjuobjektens svar på våra frågor. Därför kan validiteten på insamlat material från intervjuerna till viss del ifrågasättas.

Genom att också utföra så kallad triangulering, där fler typer av metoder används för insamling av information, hade en högre validitet kunnat uppnås. Exempelvis hade information från kvalitativa intervjuer kunnat komplimenteras med information från enkäter utskickade till olika parter inom sjöfarten. På grund av att problemställningen tidigare inte tagits upp i någon större utsträckning ansåg vi dock att informationen från andra insamlingsmetoder inte hade varit givande, då de frågade personerna förmodligen inte hade innehavt tillräcklig kunskap inom ämnet.

9.4.3 Arkivkritik

Då ämnet tidigare ej har tagits upp i någon större utsträckning, finns det brist på vetenskapliga källor för teoretisk inläsning på ämnet. De slutsatser som då kan dras efter analys av insamlad information i bakgrund-, teori- och resultatdel, kan därmed bygga på ofullständig information inom studerat ämnet. Detta faktum är dock i vår mening svårt att påverka.

När det gäller källornas reliabilitet anser vi att den insamlade informationen genom litteraturstudier håller hög reliabilitet. Analyserad litteratur är lagpublikationer som stämmer överens med rådande lagstiftning. Vi anser därför att reliabilitet hos dessa källor ej kan ifrågasättas.

Genom användning av vår handledare som tredje-parts-granskare anser vi att vi har nått en hög validitet på vår insamlade information från vetenskapliga källor och litteratur.

10. Slutsats

Med utgångspunkt i frågeställningen, det presenterade resultatet och den förda diskussionen för detta kandidatarbete, redogörs det för slutsatser nedan.

Hur skiljer sig Sveriges och Danmarks tolkning av STCW-konventionen, Manilla, åt för fartyg med en bruttodräktighet som underskrider 500 ton, som används i närfart?

Den huvudsakliga skillnaden som identifierats i Sveriges och Danmarks tolkningar av konventionen, är ländernas skilda tolkning av begreppet *near-coastal voyages.* Danmark har vid granskning av ländernas närfartsområden ett generösare område som inkluderar stora delar av Nordsjön och Östersjön, samt Kattegatt och Skagerrak. Sverige däremot har endast tillgång till Östersjöområdet, Kattegatt och Skagerrak.

Vilka är de underliggande anledningarna till skillnaderna i tolkningen?

Den grundläggande anledningen till skillnaderna mellan Sveriges och Danmarks tolkningar av konventionen, hävdar vi är ländernas skilda politiska inställningar till sjöfarten. Det goda samarbetet mellan myndigheter och näringsliv i Danmark skapar förutsättningar för en fördelaktig sjöfart. I Sverige är samarbetet mellan myndighet och näringsliv mer återhållsamt, vilket i vår mening hämmar den svenska sjöfarten. Dessa skillnader i politiska inställningar blir speciellt påtagliga vid jämförelse av påverkansmöjligheter för näringslivet i Sverige och Danmark, då utfärdad *STCW-konvention* ska implementeras i ländernas respektive lagstiftning. Danska näringsliv har i vår mening en större möjlighet att påverka hur konventionen ska tolkas i landets lagstiftning än motsvarigheten i Sverige.

Vilken typ av problem uppstår för rederierna, verksamma inom den havsbaserade vindkraftsindustrin, på grund av dessa skillnader i tolkningen mellan länderna?

Ur ett geografiskt perspektiv begränsar Sveriges närfartsområde möjligheterna för svenska rederier och befälhavare att bedriva verksamhet utanför dess gränser. Detta hämmar svenska rederier verksamma inom den havsbaserade vindkraftsindustrin, då större delen av marknaden ligger utanför landets närfartsområde. Rederierna kan då bli tvingade att flytta verksamheten utomlands och därmed flagga ut fartygen.

Slutord

Ser man till förutsättningarna för svenska rederier verksamma inom den havsbaserade vindkraftsindustrin, krävs det inte bara ett förbättrat samarbete mellan näringsliv och myndigheter för att lösa problemen. För att svenska rederier inom denna bransch ska ha möjlighet till att konkurrera inom marknaden, krävs en utökning av det svenska närfartsområdet, alternativt ändrad inställning inom *Transporstyrelsen* gällande dispensbeviljande. Sverige kommer annars att förlora de arbetstillfällen som skapas, när den svenska havsbaserade vindkraftsmarknaden utvecklas i framtiden, till utländska aktörer.

11. Referenser

Vattenfall Produktion. (den 20 06 2013). *Vår verksamhet*. Hämtat från Vattenfall: http://corporate.vattenfall.se/sv/vindkraft-till-havs-och-pa-la.htm den 27 10 2013

4C Offshore. (2013). *Wind Farm Service Vessels - An Overview*. Hämtat från 4C Offshore: http://www.4coffshore.com/windfarms/wind-farm-service-vessels---an-overview-aid246.html den 15 11 2013

4C Offshore. (2013). *Global Offshore Wind Farm Database*. Hämtat från 4C Offshore: http://www.4coffshore.com/windfarms/ den 22 11 2013

Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie. (2013). *Mariners certificates in connection with the flagging in or re-flagging of vessels*. Hämtat från http://www.bsh.de/en/Maritime_shipping/Commercial_shipping/Flagging_in/Mariners_certificates_for_flagging_in/index.jsp den 30 11 2013

Copenhagen Economics A/S. (2012). *Svensk sjöfarts konkurrenssituation.* Köpenhamn: Trafikanalys.

Copenhagen Economics A/S. (2012). *Svensk sjöfarts konkurrenssituation.* Köpenhamn: Trafikanalys.

Copenhagen Economics A/S. (2013). *Svensk sjöfarts konkurrenssituation.* Köpenhamn: Trafikanalys.

European Wind Energy Association. (2013). *The European offshore wind industry - key trends and statistics 2012.* European Wind Energy Association.

Danish Maritime Authority. (2013). *Danish Recognition of Foreign Certificates* . Hämtat från Danish Maritime Authority: http://www.dma.dk/Manning/Sider/DanishRecognitionofForeignCertificates.aspx den 20 10 2013

Danish Maritime Authority. (2013). *Our mission, vision and corporate values*. Retrieved 11 05, 2013, from Danish Maritime Authority:

Danish Maritime Authority. (2013). *Order on qualification requirements for seafarers and fishermen and on certificates of competency and certificates of proficiency* . Hämtat från Danish Maritime Authority: http://www.dma.dk/sitecollectiondocuments/legislation/orders/2013/bek-1218-21102013-qualification%20requirements%20for%20seafarers%20and%20fishermen%20and%20on%20certificates%20of%20competency.pdf den 20 10 2013

Det Blå Danmark. (2013). *Om Det Blå Danmark*. Hämtat från http://worldcareers.dk/om-det-bla-danmark/ den 7 11 2013

Fred Olsen Windcarrier. (2013). *Service Vessels*. Hämtat från Fred Olsen Windcarrier: http://www.windcarrier.com/service-vessels1 den 15 11 2013

Göteborgs Hamn. (den 18 09 2013). *Volymer och godsflöde*. Hämtat från goteborgshamn.se: www.goteborgshamn.se/Om-hamnen/Volymer-och-godsflode-i-Goteborgs-hamn/ den 11 10 2013

International Maritime Organisation. (2013). *International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers (STCW)*. Hämtat från www.imo.com:

http://www.imo.org/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-on-Standards-of-Training,-Certification-and-Watchkeeping-for-Seafarers-(STCW).aspx den 20 09 2013
International Maritime Organisation. (2011). *STCW Including 2010 Manila Amendments.* London: International Maritime Organisation.
Isaksson, E., & Dahlberg, M. (2011). *Damage prevention for wind turbines.* Stockholm: Elforsk.
Höst, M., Regnell, B., & Runeson, P. (2006). *Att genomföra examensarbete*. Lund: Studentlitteratur.
Hansen, B. G. (2013). Danskt närfartsområde. Danmark.
Northern Offshore Services A/S, A. B. (den 10 10 2013). STCW konventionen - En tolkningsfråga? (V. G. Winberg, Intervjuare)
Maritime and Port Authority of Singapore. (2009). *Maritime and Port Authority of Singapore*. Hämtat från Seafarer certification (COC): http://www.mpa.gov.sg/sites/port_and_shipping/for_seafarers/seafarer_certification/seafarer_certification.page den 13 11 2013
Martec. (2002). *Kystskipper*. Hämtat från Martec: http://kurser.martec.nu/default.asp?PageID=571 den 05 11 2013
Svensk Energi. (2012). *Elfakta, Elproduktion, Vindkraft*. Hämtat från Svensk Energi: http://www.svenskenergi.se/Elfakta/Elproduktion/Vindkraft/ den 27 10 2013
Sveriges Redareförening, T. A. (den 05 11 2013). STCW konventionen - En tolkningsfråga? (P. W. Gärdehed, Intervjuare) Göteborg.
Sveriges Redareförening. (2013). *Om SRF*. Retrieved 11 27, 2013, from Sveriges Redareförening: http://www.sweship.se/Sveriges_Redareforening/Om_SRF
Sveriges Riksdag. (2010). *Den reviderade STCW-konventionen.* Näringsdepartimentet. Stockholm: Sveriges Riksdag.
Sveriges Riksdag. (2013). *Svensk Författningssamling - Förordning (2013:1533)* . Näringsdepartimentet. Stockholm: Sveriges Riksdag.
Sveriges Riksdag. (2011). *Svensk författningssamling 2011:1533, Förordning (2011:1533) om behörigheter för sjöpersonal* . Näringsdepartementet. Stockholm: Sveriges Riksdag.
Sjöfartsverket. (2000). *Ändringar i behörighetssystemet.* Norrköping: Sjöfartsverket.
Redareföreningen, D. (den .. 10 2013). STCW konventionen - En tolkningsfråga? (V. G. Winberg, Intervjuare)
The European Wind Energy Association. (2013). *About us*. Hämtat från The European Wind Energy Association: http://www.ewea.org/about-us/ den 15 10 2013
TomTom. (2012-2013). Kartor.
Transportstyrelsen. (2013). *Mål och uppdrag för Transportstyrelsens Sjö- och luftfartsavdelning 2014* . Sjö- och luftfartsavdelningen . Norrköping: Transportstyrelsen.
Transportstyrelsen. (2013). *Mål och uppdrag för Transportstyrelsens Sjö- och luftfartsavdelning 2014.* Transportstyrelsen, Sjö- och luftfartsavdelningen. Transportstyrelsen.
Transportstyrelsen, F. J. (den 13 11 2013). Intervju Transportstyrelsen 2013-11-13. (P. W. Gärdehed, Intervjuare) Norrköping.

Bilagor

***Bilaga 1**: De största havsbaserade vindkraftsparkerna i Europa* (4C Offshore, 2013)

Vindkraftsparkens namn:	**Produktionskapacitet i MW:**	**Land:**
London Array	630	Storbritannien
Greater Gabbard	504	Storbritannien
Anholt	399,6	Danmark
BARD Offshore 1	400	Tyskland
Walney	367.2	Storbritannien
Thorntonbank	325,2	Belgien
Sheringham Shoal	316,8	Storbritannien
Thanet	300	Storbritannien
Lincs	270	Storbritannien
Horns Rev 2	209.3	Danmark
Rødsand II	207	Danmark
Lynn and Inner Dowsing	194,4	Storbritannien
Robin Rigg (Solway Firth)	180	Storbritannien
Gunfleet Sands	172,8	Storbritannien
Nysted (Rødsand I)	165,6	Danmark
Bligh Bank (Belwind)	165	Belgien
Horns Rev 1	160	Danmark
Ormonde	150	Storbritannien
Princess Amalia	120	Nederländerna
Lillgrund	110,4	Sverige

Bilaga 2: *De största vindkraftsparkerna under konstruktion i Europa.* (4C Offshore, 2013)

Vindkraftsparkens namn:	**Produktionskapacitet i MW:**	**Land:**
Gwynt y Môr	576	Storbritannien
Global Tech I	400	Tyskland
West of Duddon Sands	389	Storbritannien
Nordsee Ost	295,2	Tyskland
Meerwind Süd & Ost	288	Tyskland
EnBW Baltic 2	288	Tyskland
DanTysk	288	Tyskland
Amrumbank West	288	Tyskland
Borkum Riffgrund 1	277,2	Tyskland
Trianel Borkum West II	200	Tyskland