

Facket: Det här är

Svenska rederier startar färöiska bolag och registrerar sina fartyg där. Skatteflykt och brevlådeföretag enligt SEKO sjöfolk, som anser att verksamheten fortfarande sköts från Sverige.

Lett blått hus i Torshavn på Färöarna sitter en handfull personer och administrerar åtta svenska rederiers färöiska bolag. I grannbyn Hosvik sköts administrationen för Svitizers bogserbåtar som är placerade längs svenska kusten.

Färöarnas internationella register, FAS, lockar med flexibilitet, effektiv administration och låga avgifter och skatter. Registret startade 1992 men kom igång på allvar för ungefär fem år sedan. Idag har registret 86 fartyg varav ett 30-tal med koppling till rederier i Sverige.

SEKO sjöfolk anser att rederiernas verksamhet i huvudsak bedrivs från Sverige. På Färöarna finns en vd på deltid, löneadministration och en brevlåda.

– Det är bara ett kontor, ett fejkat fast driftställe.



Peter Skoglund

» Det verkar finnas ett fönster som står på vid gavel i skattelagstiftningen. Vi måste täppa till det och sätta järngaller på

Huvuddelen av rederiernas styrelser är svenskar, säger Peter Skoglund, ombudsman i SEKO sjöfolk.

Genom att registrera sina fartyg i FAS får svenska rederier tillgång till bland annat tonnageskatt. På Färöarna ser man gärna att fler utländska rederier flaggar sina fartyg i FAS eftersom det skapar arbetstillfällen på de 18 öarna i Atlanten, där fisket hittills varit viktigaste näringen.

För att få registrera fartyg i FAS krävs ett färöiskt bolag. Det är därför man i det färöiska bolagsverkets listor numera hittar rederinamn som klingar bekant i svenska öron. I bolagens styrelser sitter flera svenskar – samma personer som i rederiledningen i Sverige.

Ett färöiskt namn, Hentzar Steingrímsson, dyker dock upp i styrelsen för inte mindre än 13 bolag.

Först ut att byta den blågula flaggen mot färöisk var Furetank. I juni 2009

registrerade man produkt- och kemikalietankern Fure Star i FAS, och de kommande två åren följde resten av flottan efter. Donsörederiets färöiska bolag Sp/f Nolsø Shipping äger nu rederiets båtar och sköter personaladministration. På Nolsø Shippings hemsida står att ”personal på kontoret på Donsö är behjälplig med personalfrågor”.

Fler rederier, bland annat från Donsö, har följt efter. Peter Skoglund kallar de färöiska bolagen för pappersföretag.

– Bryt loss den del av Donsö där rederierna som flaggat ut finns, och bogsera ut den till Färöarna så att rederierna flyttar på riktigt. Varför ska utflaggningen inte drabba redarfamiljen utan bara sjömännen?

Han är noga med att betona att kritiken inte gäller hela Donsö. Det finns flera redare på ön som fortsatt kämpar för svensk flagg.

Fackets inställning är att rederierna är svenska och verkar i Sverige. Det är bara flaggen som är färöisk.

– De har en brevlåda på Färöarna och en e-postadress som studsar tillbaka till Sverige. Är det då inte exakt samma verksamhet som tidigare? säger ordförande Kenny Reinhold.



Kenny Reinhold

SEKO sjöfolk anser att rederierna agerar i en gråzon i lagstiftningen och arbetar för att bilda opinion kring frågan.

– Det verkar finnas ett fönster som står på vid gavel i skattelagstiftningen. Vi måste täppa till det här fönstret och sätta järngaller på det. Det ska inte vara möjligt att driva svensk sjöfart på Färöarna



från ett fast driftställe i Sverige, säger Peter Skoglund.

Enligt facket har redarna tummat på sin seriositet genom att flagga ut.

– I Svitizers fall handlar det om ren skatteflykt. Och när det gäller övriga rederier är det i princip samma fenomen, säger Kenny Reinhold.

Under 2011 flaggades Svitizers bogserbåtar som är stationerade i svenska hamnar ut till Färöarna. Personal och båtar har flyttats till färöiska bolag och hyrs numera in till Sverige.

SEKO sjöfolk anser att svenska myndigheter måste sätta ner foten och visa var gränsen går för när ett företag anses drivas från Sverige. Annars finns risk för smittoeffekter.

– Om det är okej att flagga ut nationell sjöfart så skulle Styröbolaget eller Strömma kunna göra samma sak. Så länge fönstret finns är risken att fler utnyttjar det, säger Peter Skoglund.

Hittills har nästan alla svenska sjömän