



SJÖFAKTSÅKET

2015

2015 | SIFFROR

11 medarbetare

30 besvarade remisser

8 aktiva sektioner och kommittéer

200 engagerade rederimedarbetare

23 seminarier

25 medlemsmöten

32 internationella möten

1000-tals följare på Facebook och Twitter

OM SVENSK SJÖFART

I april 2015 blev Sveriges Redareförening
Föreningen Svensk Sjöfart, The Swedish Shipowners' Association.

Föreningen bildades år 1906 som en bransch- och arbetsgivareorganisation. Sedan 2001 hanteras arbetsgivarfrågorna av Sjöfartens Arbetsgivareförbund, SARF. Föreningen Svensk Sjöfart är därmed en renodlad branschförening som representerar ett 60-tal svenska rederier med verksamhet över hela världen.

Föreningens uppdrag är att öka kunskapen om den svenska sjöfarten och driva branschens frågor såväl nationellt som internationellt. Den svenska sjöfartsnäringen är viktig för svensk in-

dustris konkurrenskraft. Våra medlemsrederier är idag ledande inom miljö- och säkerhetsfrågor och representerar en attraktiv framtidsbransch.

Koncernen Svensk Sjöfart består av Föreningen Svensk Sjöfart med dotterbolagen Swedish Sustainable Shipping AB, Svensk Rederiservice AB, Svensk Sjöfarts Tidnings Förlag AB och Shipgaz Training AB. Svensk Sjöfart har också intressen i SUI – Sjöfartens Utbildnings Institut.

INLEDNING

Svensk sjöfart är en viktig motor för svensk industri och handel. Redan i dag går mer än 90 procent av Sveriges import och export med fartyg någon del av transportsträckan. Det är en siffra som med stor sannolikhet kommer att öka med tanke på att sjötransporter är effektiva, säkra och skonsamma mot miljön.

Sverige har Europas längsta kust och kan i princip betraktas som en ö-nation när det gäller transporter av människor och varor. Årligen transporterar fartyg och färjor mer än 130 miljoner ton gods och 28,5 miljoner människor till och från våra hamnar.

Föreningen Svensk Sjöfart arbetar för att regeringen ska bedriva en långsiktig sjöfartspolitik som leder till att Sverige tar en ledande position inom hållbar sjöfart. Den 1 september 2015 aviserade regeringen att de kommer att införa tonnageskatt den 1 juli 2016 i Sverige. Ett stort beslut som förbättrar de konkurrensvillkoren för Sverige som framtida sjöfartsnation.

Omsättningen i svenska rederier uppgår till cirka 50 miljarder kronor per år. Ungefär 80 procent av sjöfartsnäringen är koncentrerad till storstadsregionerna Göteborg, Stockholm och

Malmö/Helsingborg. Antalet svenska handelsfartyg har minskat från omkring 250 för några år sedan till cirka 100 i dag. Under år 2015 stabiliserade sig läget och utflaggningen till andra länder avtog.

Sveriges andel av den globala världshandeln mätt i BNP är cirka 1,7 procent, samtidigt som vår andel av den globala handelsflottan är mindre än 0,1 procent. Motsvarande siffror för Danmark är 1,6 procent av världshandeln och 1 procent av den globala handelsflottan och Norge har 1 procent respektive 1,2 procent.

Det finns idag cirka 15 000 personer som arbetar på svenska fartyg. Inom hela sjöfartsklustret; skeppsmäklare, hamnar, administration, finansiering, landanställd rederipersonal, m.fl. uppskattas antalet anställda till cirka 100 000, vilket är fler än inom den svenska fordonsindustrin.

INNEHÅLL

Vd har ordet.....	6
Sjöfarten i politiken.....	9
Miljö.....	14
Organisation.....	16
Sjösäkerhet och teknik.....	21
Forskning och innovation.....	25
Lighthouse.....	28
Året i bilder.....	30
Medlemmar.....	35

ÅR 2015 ETT GENOMBROTT FÖR SJÖFARTEN

År 2015 måste kännetecknas som ett genombrottsår i nystarten för svensk sjöfart. Det talades sjöfart över hela Sverige, i riksdagen, inom regeringen, på myndigheter, inom akademien och inte minst bland våra medlemsföretag och deras kunder och leverantörer.

Under hösten blev det äntligen klart besked från regeringen att sjöfarten får den efterfrågade skattereformen tonnageskatt, eller som vi valt att kalla den; Blå Skatt. Skattereformen innebär att sjöfarten i Sverige får likvärdiga konkurrensvillkor som övriga Europa. Det får en stor betydelse för inte minst vår handelssjöfart.

Nyheten meddelades av infrastrukturminister Anna Johansson inför tusen personer på sjöfarts-meckat Donsö under Donsö Shipping Meet i september. Personligen blev jag mycket glad över att regeringen nu tydligt pekar på behovet av en stark svensk sjöfart. Det är en förutsättning för landets konkurrenskraft och målsättning att nå EU:s lägsta arbetslöshet.

Självklart har denna skattereform legat högt på vår agenda, vilket resulterat i ett nära samarbete med våra sjöfackliga organisationer. Bland annat har vi under året lanserat initiativet Blå Skatt, ett lyckat samarbete som nu fortsätter med det nya namnet **Blå Tillväxt**.

Under 2015 kan vi glädjas åt flera framgångar:

POLITISKA INITIATIV

1. Regeringen har antagit en **Maritim Strategi** som lyfter de maritima näringarna. I denna strategi uttalas många viktiga principer inte minst att »Sverige ska sträva efter att erbjuda det bästa regelverket i Europa för sjöfart«.
2. Regeringen har lanserat ett **Sjöfartsinitiativ**

för att ytterligare stärka den svenska sjöfartens konkurrenskraft.

3. Arbetet med att **fortsätta förenklningarna vad gäller fartygsregistrering** har påbörjats under året och där vi redan nu ser många förbättringar för våra medlemsföretag. Arbetet fortsätter med nya regeringsuppdrag under 2016.

REGLER OCH TILLSYN

4. Från och med den 1 januari 2015 är det numera möjligt med **full delegation till klassificeringssällskap** både vid nybyggnad och förnyelse. Detta har under lång tid varit en nyckelfråga för våra rederier för att få större effektivitet vid planering av besiktningar och tillsyn.
5. För att underlätta för rederier som vill välja att registrera sina fartyg till svensk flagg har Transportstyrelsen infört en »**inflaggningslots**» som ska förenkla myndighetskontakten.

MILJÖ, KLIMAT OCH SÄKERHET

6. **Sjöfarten har under 2015 sänkt sina svaveldioxidutsläpp med 80 procent.** Detta tack vare den största teknikomställning inom sjöfarten sedan vi gick från segelfartyg till motorburen sjöfart. Denna fantastiska insats har varit möjlig tack vare våra framsynta rederier som länge har arbetat aktivt med miljöfrågorna. Vägen har dock inte varit enkel, vare sig tekniskt eller ekonomiskt – kostnaden för övergång till bättre bränsle,



Pia Berglund, vd Svensk Sjöfart

alternativa bränslen eller avgasrening har varit hög. Det är därför allvarligt att det efter ett år av de sedan januari 2015 införda svaveldirektiven inte finns verkningsfulla sanktioner på plats. Vi vill betona att det måste löna sig att följa reglerna som ska bidra till en bättre miljö.

7. Svenska rederier leder utvecklingen mot en klimatsmart sjöfart. Svensk Sjöfart har sedan ett antal år en nollvision mot utsläpp i havet och i luften. I det arbetet har vi skapat en samarbetsplattform; Zero Vision Tool (ZVT) där vi i samverkan med olika länder och industripartners delar vetande och utvecklar lösningar för att klara miljöutmaningarna.

8. Under år 2015 antog Svensk Sjöfart en **Klimatfärdplan** som rönt stort intresse över hela världen. Det globala intresset för klimatfrågorna är stort – inte bara på grund av klimatomötet i Paris, där vår förening var representerad – utan också på grund av att fler och fler länder känner av klimatförändringar på ett mycket tydligare sätt än tidigare.

NÄRINGSPOLITIK

9. Våra medlemsrederier är **världsledande på sjösäkerhet** – en plats vi arbetar hårt för att behålla. Året har inneburit ett antal satsningar från Svensk Sjöfarts sida. Dels handlar det om projektet passagerarfartygs stabilitet. Vi tar ett stort ansvar då några av världens ledande färjerederier ingår i vår förening. Vi har också vidareutvecklat vårt system för analyser och uppföljning av incidenter och olyckor, FORSEA.



Dan Sten Olsson Stena AB och Anna Johansson, infrastrukturminister på Donsö Shipping Meet, DSM 2015, ögonblicket efter att ministern meddelat att Sverige beslutat införa skattereformen tonnageskatt den 1 juli 2016. En skattemodell som gynnat sjöfarten i Europas övriga länder och som rekommenderats av EU.

10. År 2015 var året som det äntligen kom ett positivt besked om vår efterlängtnade **Blå Skatt** (tonnageskatt) som nämnts ovan. Här har vi arbetat tillsammans med våra fackliga parter med en gemensam agenda – svensk handel och industri behöver svensk sjöfart.

MÅNGA POLITISKA INSPEL

Föreningen kan se tillbaka på ett hektiskt år med många aktiviteter och inspel på den näringspolitiska agendan. Kansliets experter prioriterar att bistå regering, myndigheter med flera både i Sverige, EU och FN i aktuella branschfrågor. Kunskapen är väl förankrad då cirka 200 representanter från medlemsrederierna är aktiva i föreningens sektioner och kommittéer; skeppsbyggare, nautiker, sjöingenjörer, skatteexperter och ekonomer. Tack vare det stora engagemanget från våra medlemmar har föreningen ett gott renommé som branschförening. Jag vill tacka alla som gör en insats i vår förening, både medlemmar men också mina kollegor för deras fina insatser.

Avslutningsvis kan jag inte låta bli att nämna att vi under året bytt namn till Svensk Sjöfart. Det är naturligtvis med viss ödmjukhet man byter namn på en 109 år gammal förening. Med namnbytet vill vi signalera att vi representerar en bransch med betydelse för Sveriges framtid.



NO SMOKING

IMO 9411290

POLITISKA MEDVINDAR STÄRKER SJÖFARTEN

Den svenska sjöfartens möjlighet att bidra till en hållbar ekonomisk samhällsutveckling är betydande, vilket återspeglas alltmer i de politiska besluten.

Riksdagens Trafikutskott redovisade den 16 april 2015 en uppföljning av alliansregeringens handlingsplan för förbättrad konkurrenskraft för sjö-



Per A. Sjöberger, ansvarig näringspolitik

farten. Det blev en heltäckande och bra utredning som belyser den svenska sjöfarten ur flertalet synvinklar. De flesta av sjöfartens aktörer, bland andra Svensk Sjöfart, kommer till tals i utredningen. Ett enhälligt Trafikutskott har under 2015 ställt sig bakom rapporten.

VÅR- OCH BUDGETPROPOSITION

Med anledning av det ovanliga parlamentariska läget under 2015 fick riksdagen ett större inflytande än vanligt. Många riksdagsledamöter visade sig positivt inställda till de maritima näringarna.

I Vårpropositionen 2015 aviserades att fyra olika statliga stöd, som hittills redovisats som utgifter på inkomstsidan av statens budget, inför budgetpropositionen år 2016 skulle budgeteras och redovisas som anslag. Bland annat gäller detta sjöfartsstödet som kommer att lyftas fram på ett mer tydligt sätt sedan stödet infördes år 2001. Svensk Sjöfarts bedömning är att regeringen vill tydliggöra olika jobbsatsningar. Regeringen satsade även medel på Visit Sweden, vilket färjerederierna efterlyst. Fortfarande tvingas dock sjöfarten stå för kostnader som andra trafikslag slipper undan. Frågan om en minskning av farledsavgifterna är svår att få upp på agendan. Troligen beror detta på att huvuddelen av Sjöfartsverkets finansiering kommer från farledsavgifterna.

TONNAGESKATT

Tonnageskatteutredningen överlämnades till regeringen i januari 2015. Föreningen var representerad i utredningen som hade fått mycket bestämda regeringsdirektiv. Kontakter med remissinstanser, politiker möten med flera i samverkan med de sjöfackliga organisationerna skedde inom ramen för det Blå Skatteprojektet.

Närmare 60 remissyttranden inkom till Finansdepartementet. Det stora flertalet yttranden var positiva till Tonnageskatteutredningens betänkande. Många var dock kritiska till utredningens förslag till finansiering, vilket innebär att en del av reformen ska finansieras genom minskning av sjöfartsstödet.

Under utredningen har de viktiga frågorna om finansieringen, fartområdesbegränsningarna, storleksbegränsningarna och bareboat lyfts fram av föreningen. Dessa invändningar kvarstår. Det gäller inte minst den nedre storleksgränsen för fartyg och begränsningen när det gäller trafik i svensk trafik.

Tonnageskatteförslaget är i sina huvuddrag jämförbar med övriga EU-länders regler för tonnageskattning. Den svenska tonnageskatten är dock anpassad till det svenska skattesystemet, med de konkurrenshämmande effekter det kan medföra i vissa fall. Föreningens ambition är att så snart tonnageskattesystemet är på plats arbeta för att systemet blir konkurrenskraftigt fullt ut.

Riksdagen förväntas anta förslaget i april månad med avsikt att det ska träda ikraft den 1 juli 2016 som planerat.



Annette Olausson, Svensk Sjöfart under Swedish Maritime Day 2015.

REGELFÖRENKLING FÖR SJÖFARTEN

»Regelförenkling för sjöfarten« är den utredning som tidigare benämnts »Registerutredningen«. Denna utredning om förenkligheter med anknytning till det svenska fartygsregistret redovisades hösten 2015. I föreningens remissyttrande framfördes bland annat att de nya reglernas införande borde tidigareläggas så att de införs samtidigt som tonnageskatten.

ENKLARE REGISTRERING I FARTYGSREGISTRET

Som en följd av Registerutredningen beslutade regeringen i december 2015 att Transportstyrelsen, Skatteverket och Delegationen för sjöfartsstöd vid Trafikverket skulle utreda de ekonomiska, praktiska och juridiska förutsättningarna för ett sammanhållet förfarande vid fartygsregistrering. Här ingår även att se på möjligheter att registrera skepp via webbplattform eller liknande.

STÄMPELSKATT

Föreningen har framfört att nivån på stämpelskatten för sjöfarten måste sänkas med hänsyn till den internationella konkurrensen. Det måste bli attraktivt för rederier att välja svensk flagg. Kostnaden för den danska motsvarigheten till den svenska stämpelskatten ligger långt under hälften av vad det kostar i Sverige. Nivån på stämpelskatten i Sverige bör ligga åtminstone på samma eller lägre nivå än den danska stämpelskatten.

FÖRETAGSSKATTEKOMMITTÉNS BETÄNKANDE

En utredning inom Finansdepartementets företagsskattekommitté fick kritik av bland andra Svensk Sjöfart. Föreningens kritik berörde bland annat förslaget till borttagen avdragsrätt för räntekostnader och för räntedelen på hyreskostnader, avdragsbegränsningar för valutakursförluster och 50-procentig bortskrivning av ackumulerade underskott. Betänkandet drogs delvis tillbaka och ett nytt förslag från finansdepartementet kan komma att träda ikraft tidigast i januari 2017.

NETTOMODELLEN

Anslaget för Nettomodellen för budgetåret 2016 föreslås uppgå till 1 604 miljoner kronor. Utfallet 2014 var cirka 1 415 miljoner kronor. Utfallet 2015 torde bli lägre. I budgetsiffran för 2016 finns marginal för möjligheten till ökad inflaggning.

I budgetpropositionen beräknas kostnaden för Nettomodellen 2017 till 1 632 miljoner kronor, 2018 till 1 682 miljoner kronor och 2019 till 1 733 miljoner kronor. Den svenska Nettomodellen har en helt annan uppbyggnad än övriga länders nettolönesystem, effekten blir dock densamma.

Utan en intakt Nettomodell faller förutsättningarna för att bedriva färje- och ropaxsjöfart under svensk flagg vilket också visats i Trafikanalys rapporter. Notera att cirka 40 procent av värdet på den svenska utrikeshandeln transporteras på dessa fartyg.

Regeringen utvidgade den 1 juni 2014 reglerna om sjöfartsstöd. Tyvärr har medlemsrederierna upplevt att de inte kunnat nyttja stödet såsom regeringen avsett. En av anledningarna är att inkomstskattelagen bör ändras för att sänka den nedre gränsen för fartygs storlek för att på så sätt överensstämma med reglerna om sjöfartsstöd. Föreningen har uppmärksammat regeringen på detta samt att flera medlemsrederier inte medgett sjöfartsstöd, trots den nya förändringen av lagstiftningen. Föreningen har tillsammans med de sjöfackliga organisationerna tillskrivit regeringen även i denna fråga och har goda förhoppningar om att re-

geringen kommer att följa upp detta samt den implementering och tolkning som görs av Delegationen för sjöfartsstöd.

183-DAGARSREGELN

Den så kallade 183-dagarsregeln har stor betydelse för att skapa jobb för nyutexaminerade svenska befäl. Det handlar om att ändra de skattområden som skatteverket beslutat gälla för att personalen ska omfattas av konkurrensneutrala skattevillkor. Enligt besked från finansdepartementet bereds frågan om 183-dagarsregeln inom enheten för inkomstskatt och socialavgifter.

Svensk Sjöfart, SARF och de fackliga organisationerna tillskrev Finansdepartementet med förslag till förändring av 183-dagarsregeln i augusti 2015. Skälet är bland annat att medlemsrederiet ACL beslutat flagga sitt första nya fartyg under brittisk flagg. Inkomstskattelagens nuvarande utformning gör att de svenskar som hade kunnat följa med till brittisk flagg knappast kan göra detta eftersom de inte kan få skattefrihet i Sverige. Frågan är aktuell även för flera andra av våra medlemsrederier.

FARLEDSAVGIFTER

Sjöfartsverket har under två års tid arbetat med ännu ett förslag om nya farledsavgifter. Sjöfartsverket aviserade under år 2015 att ett nytt avgiftssystem med större hänsyn till miljödifferntiering kommer att läggas fram under våren 2016 med avsikt att träda ikraft 1 januari 2017. Redan nu har vi sett bra initiativ på just miljödifferntiering men oroande signaler är att rabatter för Vänertrafiken tas bort.

Den sjöfartsmiljard som tillförts Sjöfartsverket för åren 2015–2017 kommer inte att förlängas och därför fick Sjöfartsverket under året i uppdrag att utreda sin finansiella modell. Av rapporten framgår att för att en höjning av farledsavgiften ska undvikas måste isbrytningen skattefinansieras, något som föreningen länge förespråkade. Det är en rättvisefråga då vinterväghållning på vägtrafiken bekostas via skattsedeln.

ALKOBOMMAR I HAMNARNA

Trafikverket har under året genomfört ett uppdrag att se över eventuellt framtida införande av alkobommar, dvs automatiska nykterhetskontroller, i färjehamnarna.

Den utredning som i november redovisades till regeringen förordar en mobil lösning. Alkotesterna får dock inte hindra en effektiv lastning och lossning av färjorna och det måste finnas ansvariga från ordningsmakten på plats när bomarna är igång. Bedömningen är att någon form av automatisk nykterhetskontroll kommer att införas, oklart när.



SPRÅKKRAVET PÅ FÄRJOR

Till skillnad från andra EU-länder kräver svensk praxis att personalen på svenskflaggade färjor i internationell trafik ska vara svensktalande. På flera håll har det visat sig att språkkravet på färjorna medför en konkurrensnackdel för de svenska rederierna. När resandeströmmarna förändras och passagerarnas språk inte bara är svenska kan det ifrågasättas om hela besättningen på en svensk färja måste kunna kommunicera på svenska språket.

EU-FRÅGOR

Momshantering av passagerartransporter

I Ministerrådets slutsatser 2012 avseende reformeringen av EU:s system för moms »the Future of VAT« framgår att EU-kommissionen kommer att undersöka de ekonomiska konsekvenserna av att ändra VAT-reglerna avseende passagerartransporter. Därför finns det en risk att DG TAXUD (EU:s skattedirektorat) kan komma med ett lagförslag under innevarande eller kommande år. Svensk Sjöfart anser att det är viktigt för färjesjöfarten med skatteundantag för bland annat ombordförsäljning.

Spanish Tax Lease

Sedan 2006 har kommission tagit emot klagomål från både varvsindustrin och sjöfartsnäringen i EU rörande det spanska systemet för beskattning av fartygsuthyrning på bareboat-basis, »tax lease«. Det har hävdats att det spanska systemet för finansiell leasing av fartyg (Spanish Tax Lease) har gjort det möjligt för rederier att sedan 2002 köpa fartyg från spanska varv till priser som ligger 20–30 procent under normalpriset. EU-kommissionen har nu beslutat att betrakta denna finansiella konstruktion, som involverat spanska skeppsvarv och finansiella institutioner, som statsstöd. Detta har av Spanien och de finansiella institutionerna dragits



inför EU-domstolen. Domstolen anförde sedermera att de rederier vars fartyg byggts av varven inte berörs av det spanska tax-leaseupplägget. Således berörs rederierna inte av det beslut som domstolen nu fattat.

Hamnpaket (Ports Regulation)

Under 2000-talet har kommissionen flera gånger gjort ansträngningar för att öppna upp marknadstillträdet för hamntjänster, ibland även inkluderande lotsning. I flera fall har detta mött starkt fackligt motstånd. Sedan år 2014 försöker kommissionen åter åstadkomma förändringar inom de monopolliknande strukturer som finns inom de europeiska hamnarna. Hanteringen av Hamnpaketet fortsätter nu inom EU.

Short Sea Shipping, SSS

Den europeiska Redareföreningen, ECSA, beslutade under 2014 att uppdatera sin närsjöfartspolitiska inriktning. Det samma har också den internationella redareföreningen, ICS, gjort och man har infört en Short Sea Shipping panel. ECSA lanserade i början av år 2016 sin strategi för Short Sea Shipping.

Transatlantic Trade and Investment Partnership (TTIP)

Förhandlingarna mellan EU och USA om ett transatlantiskt handels- och investeringssamarbete har fortgått under året. I april deltog föreningen i en hearing på Riksdagen i ämnet.

Halvtidsavstämning av EU:s sjöfartsstrategi 2009–2018

På EU-nivå arbetar man med en halvtidsavstämning av sjöfartsstrategin från 2009. Det är en viktig strategi som lyfter fram sjöfartens stora betydelse för EU:s transportförsörjning, klustereffekter, kommissionens riktlinjer för det som i Sverige kallas Nettomodellen (State Aid Guidelines for Maritime Transport), sjösäkerhet och miljöfrågor m.m.

I den s.k. Atendeklarationen från juni 2014 har EU:s

Transportministerråd bekräftat den stora vikten av att man fortsätter på den inslagna vägen när det gäller EU:s sjöfartspolitik.

Blue Belt – förenklad tullhantering

Med målsättningen att förenkla tullhanteringen av sjöfrakt inom EU har Blue Beltprojektet utvecklats. Ett Customs Goods Manifest (CGM) kommer ingå i EU:s tullkod. Lagstiftningen är i första hand inriktad på reguljär sjöfart och kommer att träda i kraft den 1 maj 2016.

EU:s State Aid Guidelines for Maritime Transport

Under året mötte ECSA EU:s konkurrenskommissionär som bekräftade

att de nuvarande Maritime State Aid Guidelines förlängs till att gälla under en längre period. Detta är mycket välkommet. Regelbunden uppföljning av hur medlemsstaterna efterlever riktlinjerna kommer att fortsätta.

Säkerställda obligationer

ECSA har understrukt vikten av att panter/säkerheter i fartyg ska behandlas på samma villkor som säkerheter i fast egendom, såväl i de enskilda medlemsländerna som i EU:s regelverk. I samband med EU:s kapitalmarknadsprojekt utvärderar kommissionen ett framtida eventuellt europeiskt integrerat ramverk för säkerställda obligationer.

Maritime Single Window, EU-direktiv 2010/65/EU

Den 1 juni 2015 trädde EU:s rapporteringsdirektiv 2010/65/EU i kraft. Syftet med direktivet är att förenkla fartygsrapporteringen och minska sjöfartsnärings administrativa börda genom att införa en enda kontaktpunkt dit fartygen ska rapportera elektroniskt. För att uppfylla rapporteringsdirektivet startade Sjöfartsverket, Kustbevakningen, Tullverket och Transportstyrelsen ett projekt mot en myndighetsgemensam fartygsrapporteringsportal, Maritime Single Window (MSW). Den planerade driftsättningen av den svenska MSW-portalen blev försenad och öppnades först den 1 oktober 2015. Anslutningen av Kustbevakningens system (KIBS), Tullverkets system samt Sjöfartsverkets system Fenix till MSW har försenats ytterligare och väntas ske under våren 2016.

Flera rederier har upplevt problem vid implementeringen och framförallt har det framförts kritik om att det saknas harmonisering av systemen mellan EU-länderna. Föreningen är kritisk till den ökade administrativa bördan för fartygen och situationen bedöms vara sämre idag än tidigare, vilket går emot EU-direktivets syfte. Föreningen arbetar aktivt med frågan, bland annat genom europeiska redareföreningen ECSA.



KLIMATFRÅGAN I FOKUS

År 2015 samlades världen i Paris för att diskutera klimatfrågan på COP 21. Den globala sjöfartsindustrin, ledd av organisationer såsom Internationella Sjöfartskammaren, ICS med flera, engagerade sina medlemmar inklusive Föreningen Svensk Sjöfart för att anta utmaningen. Av engagemanget blev resultatet intet denna gång, men arbetet fortsätter på andra arenor.

År 2015 samlades världen i Paris (COP 21) för att bemöta klimatfrågan. Den stora frågan på agendan var hur man ska gå till väga för att reducera CO2 med den viktiga ambitionen att undvika en global temperaturhöjning överstigande 1.5–2 grader Celsius. Den globala sjöfartsindustrin, ledd av organisationer såsom Internationella Sjö-

fartskammaren, ICS med flera, engagerade sina medlemmar inklusive Föreningen Svensk Sjöfart för att anta utmaningen inför mötet i Paris. En farhåga för industrin var att FN:s sjöfartsorganisation, IMO inte skulle ges fortsatt mandat att omhänderta sjöfartens CO2-emissioner. Detta skulle kunna leda till regionala initiativ, vilket i sin tur kan leda till ett lapptäcke av svåröverskådliga och byråkratiska regelverk som i värsta fall kan motverka varandra. När mötet i Paris väl var över och applåderarna lagt sig stod det klart att sjöfarten utelämnats helt och hållet. Vad detta betyder får framtiden utvisa, men det innebär att fältet just nu är öppet för såväl regionala initiativ som för FN:s internationella sjöfartsorganisation, IMO, att visa ledarskap i frågan om reduktioner av sjöfartens CO2-emissioner.

Som ett led i arbetet att kartlägga sjöfartens CO2-emissioner lade IMO fram ett förslag på ett datainsamlingssystem, vilket kommer bli föremål för vidare diskussion under året. Samtidigt som IMO tagit steg framåt så fortsatte EU med att utveckla och även införa i EU:s lagstiftning ett liknande system. Skillnaden är dock att EU valt att inkludera detaljerad information om fartygens lastarbete, även om man inte vet exakt hur detta ska utföras. Svensk Sjöfart, som anser att inkluderingen av lastarbetet inte är nödvändigt, har deltagit aktivt i EU:s strävan att utveckla ett system som blir rättvisande. Det har varit en stor utmaning som kommer att fortgå under 2016.



Fredrik Larsson, ansvarig miljöfrågor



Svensk Sjöfart sällar sig till de aktörer som med en positiv inställning har antagit miljöutmaningen. Det har resulterat i att föreningen upprättat en Klimatfärdplan samt anslutit sig till regeringens initiativ »Fossilfritt Sverige«, båda med målet att reducera CO2-emissionerna till noll till år 2050.

SVAVELREGLERNA

Diskussionerna om svavelreglerna i Nord- och Östersjön nådde sin höjdpunkt strax innan införandet vid årsskiftet 2014/2015 och berörde främst huruvida fartygen skulle implementera regelverket. Dessförinnan hade en lång diskussion förts om de ekonomiska aspekterna av regelverket där sjöfartsindustrins oro främst bottnade i en rädsla att godsmängderna skulle minska. När vi nu summerar 2015 kan vi inte annat än notera att de värsta farhågorna i princip gick obemärkt förbi. Det beror med största sannolikhet på att oljepriset, och därmed bränslepriset, rasat till historiskt låga nivåer. Den stora frågan ur ett ekonomiskt perspektiv är hur effekterna påverkas om oljepriset återvänder till en hög nivå. Svensk Sjöfart menar att det därför är för tidigt att säga om farhågorna var oberättigade eller inte.

Med införandet av svavelreglerna kunde man förvänta sig att Sverige också skulle införa ett avskräckande sanktionssystem, vilket ännu inte har skett. Föreningen beklagar att regelverket därmed inte fungerar fullt ut i enlighet med internationell och europeisk rätt.

BARLASTKONVENTIONEN

I samband med Indonesiens ratificering av Barlastvattenkonventionen i november 2015 nåddes industrin av budskapet att konventionen uppnått kraven för att träda ikraft,

vilket dock visade sig inte stämma. Efter många veckors väntan bekräftade IMO att det fortsatt saknades cirka en halv procent av världens samlade bruttotonnage för att konventionen skulle träda ikraft.

Oaktat statusen, så var det många som insåg att konventionen snart blir verklighet. Olyckligtvis så omgärdas konventionen av många och svåra frågor för en redare att ta ställning till, de system som godkänts av IMO fungerar inte som det är tänkt. Svensk Sjöfart har full förståelse för problematiken med att främmande arter sprider sig genom fartygs barlastvatten och att detta bör regleras. Dock anser vi att den tekniska utvecklingen som den beskrivs i konventionen är bristfällig, vilket leder till att en redare måste chansa på att det system man väljer att installera faktiskt uppfyller reningskraven.

AVLOPPSVATTEN I ÖSTERSJÖN

Föreningen Svensk Sjöfart har med stort intresse följt regeringens ambitioner i att införa ett förbud mot dumpning av avloppsvatten från passagerarfartyg i Östersjön. Frågan som ägs av IMO debatterades under 2015, dock utan ett verkställande beslut och frågan kommer att vara på agendan även under 2016. Svensk Sjöfart välkomnar ett förbud under förutsättning att erforderliga mottagningsanläggningar i land finns tillgängliga. Med anledning av att frågan under året togs upp av SVTs Agenda så framförde föreningen en önskan till ansvarigt statsråd att omedelbart använda existerande styrmedel (farledsavgiften) för att uppnå syftet istället för att vänta på IMO. Det skulle gynna Svensk Sjöfarts medlemmar som de facto lämnat iland avloppsvattnet sedan decennier tillbaka.

SEKTIONER OCH KOMMITTÉER

Föreningens medlemmar deltar i en eller flera sektioner och kommittéer.

Med ett engagemang från över 200 personer i föreningen borgar det för att besluten som fattas är väl förankrade hos medlemmarna.

De olika sektionerna och kommittéerna hanterar frågor inom sin sektor av sjöfarten. Ledamöterna utses av styrelsen och på förslag av medlemmarna i samband med föreningens årsmöte. Med styrelsemöten inräknade har cirka 25 medlemsmöten arrangerats under året.

FÄRJE- OCH ROROSEKTIONEN

Ragnar Johansson, Svenska Orient Linien, ordförande
Kontakt: Per A. Sjöberger, Svensk Sjöfart, sekreterare

TANK- OCH BULKSEKTIONEN

Jonas Backman, Sirius Shipping AB, ordförande
Kontakt: Carl Carlsson, Svensk Sjöfart, sekreterare
Fredrik Larsson, Svensk Sjöfart, sekreterare

SPECIALSEKTIONEN

David Kristensson,
Northern Offshore Services AB, ordförande
Fredrik Larsson, Svensk Sjöfart, sekreterare

EKONOMISKA OCH JURIDISKA KOMMITTÉN

- Bevakar att svenska skatte- och redovisningsregler utformas på ett konkurrensneutralt sätt för svensk rederiverksamhet.
- Bevakar svenska rederiers möjligheter till finansiering.
- Bevakar juridiska frågor som påverkar svensk rederiverksamhet.

Håkan Johansson, Rederi AB Gotland, ordförande
Kontakt: Per A. Sjöberger, Svensk Sjöfart, sekreterare

FORSKNINGS- OCH INNOVATIONSKOMMITTÉN

- Samordnar forskningsprojekt för Lighthouse – ett samarbete med Chalmers och Handelshögskolan.
- Informerar medlemsrederier om aktuella forskningsprojekt.

Harry Robertsson, Stena Rederi AB, ordförande
Kontakt: Carl Carlsson, Svensk Sjöfart, sekreterare

KOMMITTÉN FÖR MILJÖ

- Verkar för att sjöfartens miljöpåverkan reduceras.
- Bidrar med ökad kunskap om sjöfartens miljöpåverkan.

Per Wimby, Stena Rederi AB, ordförande
Kontakt: Fredrik Larsson, Svensk Sjöfart, sekreterare

KOMMITTÉN FÖR SJÖSÄKERHET

- Fastlägger principer för hur det tekniska och operativa utvecklings- och påverkansarbetet ska drivas inom föreningen för att tillgodose medlemmarnas behov.
- Bevakar att reglerna för fartygens tekniska nivå och annan fartygsanknuten utrustning utformas av myndigheterna och tillämpas på ett sätt som tillgodoser svensk rederiverksamhet.

Peter Jodin, Walleniusrederierna AB, ordförande
Kontakt: Tryggve Ahlman, Svensk Sjöfart, sekreterare

KOMMUNIKATIONSKOMMITTÉN

- Verkar för att öka kunskapen om den svenska sjöfartens betydelse för Sverige.

Cecilia Kolga, Walleniusrederierna AB, ordförande
Kontakt: Irene Fällström, Svensk Sjöfart, sekreterare

KANSLI



PIA BERGLUND

Verkställande direktör

+46 31 384 75 03
+46 707 50 56 96
pia.berglund
@sweship.se



ANNIKA ASP

Vd-assistent

+46 31 384 75 09
+46 728 56 25 28
annika.asp
@sweship.se



RIKARD ENGSTRÖM

*Vice vd med
ansvar för näringspolitik
fr.o.m. 23 maj 2016*
rikard.engstrom
@sweship.se



IRENE FÄLLSTRÖM

Kommunikation

+46 8 409 200 20
+46 705 68 80 61
irene.fallstrom
@sweship.se



ANNETTE OLAUSSON

Ekonomi

+46 31 384 75 02
+46 734 04 26 99
annette.olausson
@sweship.se



PER A. SJÖBERGER

Direktör Näringsvillkor

t.o.m. 31 maj 2016
+46 31 384 75 06
+46 706 34 82 50
per.a.sjoberger
@sweship.se



TRYGGVE AHLMAN

Sjösäkerhet och teknik

+46 31 384 75 04
+46 708 68 29 66
tryggve.ahlman
@sweship.se



CARL CARLSSON

Forskning och innovation

+46 31 384 75 05
+46 709 93 25 30
carl.carlsson
@sweship.se



FREDRIK LARSSON

Miljö

+46 31 384 75 07
+46 707 54 35 47
fredrik.larsson
@sweship.se



CHRISTINA PALMÉN

Säkerhet och miljö

+46 31 384 75 10
+46 707 34 75 66
christina.palmen
@sweship.se



MARIE TALCOTT

*Administration,
medlemskontakter*

+46 31 384 75 01
+46 769 46 39 88
marie.talcott
@sweship.se

STYRELSE



ANDERS BOMAN

Ordförande

Presidiet

Walleniusrederierna AB



LARS HÖGLUND

Vice ordförande

Presidiet

Furetank Rederi AB

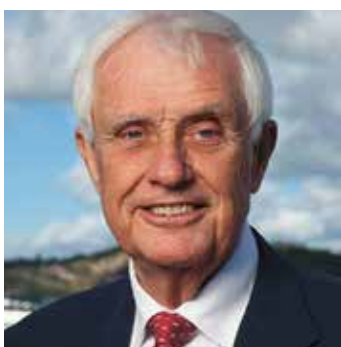


MIKAEL LAURIN

Vice ordförande

Presidiet

Laurin Maritime AB



DAN STEN OLSSON

Vice ordförande

Presidiet

Stena AB



PIA BERGLUND

Presidiet

VD Svensk Sjöfart



JONAS BACKMAN

Sirius Shipping AB



CLAES G. BERGLUND
Stena AB



TORKEL HERMANSSON
Tarbit Shipping AB



DAVID KRISTENSSON
Northern Offshore Services AB



HÅKAN JOHANSSON
Rederi AB Gotland



RAGNAR JOHANSSON
Svenska Orient Linien AB



ANDERS KÄLLSSON
Erik Thun AB



HELÉNE MELLQUIST
Rederi AB Transatlantic



ANDREAS REMMER
Viking Rederi AB



PER A. SJÖBERGER
Sekreterare
Svensk Sjöfart



GOD SJÖSÄKERHETSKULTUR GER RESULTAT

Sjösäkerhetsarbete kräver långsiktighet och målmedvetenhet. Oavsett konjunktursvängningar eller annan yttre påverkan måste kursen ligga fast och eventuella förändringar endast tillåtas om det gagnar sjösäkerheten. Utmaningarna för rederierna är att ständigt aktualisera och understryka vikten av ett säkerhetstänkande bland alla sina anställda.

Enskilda tragiska olyckor inträffar trots allt och varje sådan är ett misslyckande. Men de långsiktiga kurvorna pekar nedåt när det handlar om skador på människa och miljö genererade i och av yrkessjöfarten. Detta bekräftas av den nyläppta VTI-rapporten *Svenska sjöolyckors samhällsekonomiska kostnader, en värdering av fartygsskador, oljeutsläpp och personskador. I analysen som omfattar åren 1985–2014 noteras en signifikant minskning av antalet dödsolyckor ombord på fartyg. I rapporten framgår att oljeutsläppen har minskat avsevärt och anses inte längre utgöra någon betydande samhällsekonomisk kostnad. Enligt rapporten beror detta på ett ambitiöst sjösäkerhetsarbete. Den vanligaste skadeorsaken för fartyg är grundstötning följt av personolyckor och kollisioner. Fiskefartyg är den yrkesmässiga fartygstyp som drabbas mest av olyckor. Bränder utmärker sig som den i särklass dyraste olyckstypen.

FORESEA FÖREBYGGER OLYCKOR

Våra medlemsrederier rapporterar i dag in händelser i sjösäkerhetssystemet ForeSea i syfte att dela med sig av erfarenhet och kunskaper om olyckor och det som hade kunnat leda till en olycka. ForeSea är ett användbart verktyg i det förebyggande sjösäkerhetsarbetet. Säkerhets-

data som genereras från ForeSeas databas används idag i sjösäkerhetsforskningen liksom analyser av olycksområden ombord på fartyg och i rederier. Systemet är världsunikt, inget annat känt sjöfartskluster har något liknande. Styrkan i ForeSea är den snabba återkopplingen till användarna ombord på fartygen och analysverktygen. Systemet omfattar en databank med 3 250 sorterade och kategoriserade händelserapporter tillgängliga för operativa analyser. Vi ser i statistiken att den mänskliga faktorn har en avsevärd påverkan vid olyckor, men också att det tack vare den mänskliga faktorn förebyggs olyckor, då oförutsägbara brister i teknik- och operativa system är framträdande. ForeSea systemet utvecklas vidare och under 2015 erhållit forskningsmedel från Sjöfartverket för vidareutveckling av mjukvarusystemet och nya analysmetoder.

Riktade säkerhetsanalyser av olycksdrabbade områden eller fartygstyper kan nu utföras. Bland annat kan nämnas en värdefull säkerhetsrapport om brandhändelser på RoRo-fartyg. Transportstyrelsen har dock under år 2015 sagt upp sitt avtal om delaktighet i ForeSea. Från sjöfartens sida kan vi bara beklaga detta. Som ägare till systemet noterar Svensk Sjöfart med glädje att forskningsmedel från Sjöfartverket

och EU-kommissionen tillställs systemet för vidare utveckling de närmaste åren.

FULL DELEGERING AV TILLSYN FÖR SAMTLIGA FARTYGSTYPER

Delegeringsfrågan har dragits i långbänk, men föreningen har i samverkan med Transportstyrelsen och Näringsdepartementet arbetat för en lösning. Den 1 jan 2016 öppnades möjligheten till full delegering för samtliga fartygstyper. Transportstyrelsens avtal med de godkända klassificeringsbolagen är slutförda och de rederier som nu beslutar om full klassdelegering erhåller en tillsynsrabatt på 80 procent på årstariffavgiften.

Den nya delegeringsordningen har betydelse, då rederierna behöver få en ökad tillgänglighet av tillsynsinspektörer i hamnarna världen över och en flexibilitet som ger möjlighet till effektiviseringar av tillsynskostnaderna. Denna service kan i dag bara ges av klassificeringsbolagen, vilka är representerade i alla världens större hamnar.

PIRATPROBLEMET FLYTTAR

Piratverksamheten i Adenviken och Röda havet har minskat dramatiskt. Däremot har en ökad pirataktivitet inrapporterats från farvattnen runt Sydostasien och Vietnam som nu är de mest utsatta. Också i Västafrika/Guineabukten sker en viss ökning där Nigerianska farvatten är mest drabbat. Trots kraftig minskning i Adenviken betonas vikten av fortsatt vaksamhet ombord. Det geografiska området i Indiska oceanen som benämns Piracy High Risk Area har som en konsekvens av minskad pirataktivitet flyttats i västlig riktning och utgör idag ett betydligt mer avgränsat område. Området har betydelse då det sätter gränser för bland annat särskilda sjöförsäkringsvillkor.

HANDELSFARTYGENS ROLL I FLYKTINGKRISEN

Handelsjöfarten gör en stor insats för räddning av flyktingar som riskerar sina liv när de flyr över Medelhavet till Europa i icke sjövärdiga farkoster. Antalet handelsfartyg som

FOTNOT

* VTI rapport 32-2015/2016. Studien behandlar endast yrkesfartyg som används i passagerar- eller godstrafiken samt fiskebåtar. Fritidsbåtar beaktas inte. Värdena tas fram för svenska vatten. Man antar i rapporten att ett liv förlorat till sjöss är en lika stor kostnad som ett liv förlorat i en trafikolycka på land. Ett människoliv värderas i rapporten som en samhällsekonomisk kostnad av 22.328.000 kr, allvarlig skada till 3.708.000 kr och lindring skada till 146.000 kr. Den totala kostnaden för de 103 omkomna i sjöfartsolyckor i svenska farvatten mellan 1985 och 2014 var 2,3 miljarder kronor. Kostnader för sammanlagt 430 allvarliga eller lindriga personskador tillkommer.

Om man bortser från Scandinavian Star (1990, 159 döda) har det skett 103 dödsfall i sjöfarten mellan 1985 och 2014. Mellan 1985 och 2014 rapporterades 719 skadade personer inom sjöfarten.

varit inblandade i räddningsaktioner har dock minskat mellan 2014 och 2015. Under 2015 var totalt 438 handelsfartyg involverade i räddningsaktioner, varav 133 inbegrep att rädda flyktingar att jämföras med 2014 då totalt 882 handelsfartyg var involverade i räddningsaktioner, varav 254 i flyktingaktioner. Den minskning vi kunnat se beror bland annat på effekterna av EU insatserna Frontex och Triton, samt det ökade antalet frivilligorganisationer som bidrar med hjälp. Det finns ingen tvekan från handelssjöfartens aktörer att hjälpa nödställda till sjöss. Det är en plikt och självklarhet hos varje sjöman. Att rädda nödställda till sjöss regleras i den äldsta av Internationella konventioner, Havsrättskonventionen (UNCLOS).

SAMHÄLLS- OCH MILJÖNYTTAN AV INRE VATTENVÄGAR, IVV

Samhälls- och miljönyttan av en utvecklad sjöfart på våra inre vattenvägar kan knappast beskrivas bättre än i EU-kommissionens egen faktabeskrivning.

Transportarbetet inom EU:s inre vattenvägar omfattar 140 miljarder tonkilometer per år. Nätet består av 37 000 km inre vattenvägar på floder, sjöar och kanaler i 20 medlemsstater. Inlandssjöfarten är ett tyst, energieffektivt sätt att transportera varor. Det är av central betydelse för logistiken när det gäller varu-transport från europeiska kusthamnar till slutdestinationen.

Inlandssjöfartens energiförbrukning per tonkilometer transporterade varor motsvarar omkring 17 procent av energiförbrukningen vid vägtransporter och 50 procent av energiförbrukningen vid järnvägstransporter.



EU:s direktiv 2006/87 för inlandssjöfart infördes i svensk lagstiftning år 2014, vilket var positivt. Vi vill ändå påpeka att de farvatten där IVV-fartyg kan användas i nuvarande föreskrift är mycket begränsade och i dagsläget utgör ett hinder för nyinvesteringar av IVV tonnage. Grundkriteriet för de farvatten som kan klassas som IVV är den signifikanta våghöjden. På uppdrag av Transportstyrelsen har SMHI låtit genomföra nya vågmätningar under 2015 för kuststräckan Uddevalla i väst, runt sydkusten och nordöver till Öregrund på ostkusten. Resultaten för samtliga uppmätta områden mellan Uddevalla – Öregrund visar att viktiga farleder och hamnar för yrkessjöfarten nu är möjliga att klassificera som IVV-områden. Från sjöfartsnäringsens sida ser vi nu fram mot ett helt nytt svenskt IVV-sjökort.

SJÖSÄKERHET – SAMVERKAN NATIONELLT OCH INTERNATIONELLT

Kommittén för sjösäkerhet och teknik hanterar operativa och tekniska frågor inom Svensk Sjöfart. Frågorna hanteras brett och stäms oftast av med våra internationella näringslivsorganisationer, som den internationella sjöfartskammaren, ICS och den europeiska redareföreningen, ECSA. Vi samverkar också med Transportstyrelsen, den sjöfartsföreskrivande myndigheten, där Svensk Sjöfart också ingår i den svenska IMO-delegationen, FN:s sjöfartsorganisation och deltar på plats i de flesta av IMO:s kommittémöten. För specifika frågor som uppstår med bäring på en viss fartygstyp eller operativt/teknikområde skapas projektgrupper, där specialistkompetens rekryteras in från medlemsrederierna, akademien men också externa specialister.



Trygve Ahlman, ansvarig sjösäkerhet och teknik

Representanter från färjerederierna hanterar utbildnings- och säkerhetsfrågor som i huvudsak riktas mot passagerarfartyg i internationell fart. Arbetet har resulterat i påtagliga resultat till gagn för sjösäkerheten och effektiviteten.

ID-KONTROLLER FÅR KONSEKVENSER

Migrationsströmmen till Sverige har också fått stora konsekvenser för färjesjöfarten där det under 2015 har införts ID-kontroll för inresande passagerare till Sverige. Sjösäkerhetsförordningen har, som en konsekvens, tillförts två nya lagförändringar. Ny lag om 100% ID-kontroll för inresande passagerare till Sverige infördes den 4 jan 2016 och har pålagts transportören med ett strikt ansvar.

Lagen gäller för passagerarbefordrande fartyg i internationell fart på distanser kortare än 20 nautiska mil. Fart-områden över 20 nautiska mil regleras på annat sätt. Denna nya lagskrivning har medfört operativa utmaningar och fått stora ekonomiska konsekvenser för operatörerna. Öresunds-trafiken påverkas direkt av denna lag.

ID-kontroller, vars syfte är att minska migrationsströmmarna till Sverige, måste anses vara en myndighetsutövning. Det bör inte vara ett ansvar som läggs på transportören med ett strikt juridiskt ansvar och dessutom utförs i annat land. Svensk Sjöfart har framfört detta till regeringen.

NYA REGLER FÖR PASSAGERARFARTYGENS STABILITET

En revidering av läckstabilitetsreglerna för passagerarfartyg pågår i IMO. Förslag om ett förhöjt överlevnadsindex R, required index för läckskadade fartyg ska beslutas om. En omfattande studie har gjorts av EU-kommissionens sjöfartsbyrå EMSA. Inom IMO är man överens om behovet av ett förhöjt R-värde, och ett slutligt godkännande av den nya säkerhetsnivån kommer med all sannolikhet att beslutas av Marine Safety Committee, MSC 96, maj 2016. De nya reglerna blir i så fall gällande för nybyggda fartyg efter den 1 januari 2020.

En projektgrupp organiserad av Svensk Sjöfart har genomfört en studie vars målsättning har varit att särskilt se på konsekvenserna av regelförändringarna för den för Sverige så betydelsefulla RoPax-flottan. Inriktningen i arbetet har varit att lyfta fram den specifika operativa profil och konstruktion som dessa fartyg utgör, i förhållande till kryssningsfartygen, vilka omfattas av samma regelverk. Det står klart att ett bredare anslag och ett holistiskt perspektiv behövs där fler säkerhetsaspekter än endast antal passagerare ombord och indelning av vattentäta skott ska vara del av ett överlevnadsindex.

I denna fråga, liksom i många andra, anser sig EU ha kompetens, vilket betyder att EU:s 27 medlemsländer innan IMO-mötet beslutar om en gemensam ståndpunkt. EU:s ordförandeland för talan och resten av EU länderna uppmanas stödja förslagen och i övrigt inte yttra sig. Denna nya ordning begränsar de enskilda EU-ländernas frihet att agera självständigt, vilket har påverkat diskussionsklimatet i plenum på ett negativt sätt.



EN KLIMATFÄRDPLAN FÖR FRAMTIDEN

Forskning och Innovation inom sjöfarten är en viktig fråga ur flera olika perspektiv. En stark svensk sjöfart som ligger i internationell framkant av en miljömässigt säker- och energieffektiv sjöfart bidrar också till att Sverige uppnår nationella transport och klimatmål.

Transporter och i synnerhet sjötransporter, är en grundbult för handel och globalisering. För att såväl transportköpare som sjöfartsnäringen i sig inte ska tappa i konkurrenskraft krävs att alla parter bidrar i arbetet med att reducera sjöfartens miljö- och klimatpåverkan. Det svenska stödet till forsknings- och demonstrationsprojekt för sjöfart var för ett antal år sedan noll kronor men har de senaste åren successivt ökat till att år 2015 uppgå till 50 miljoner kronor. Att staten nu vill ta ett allt större ansvar för att bidra till forskningen är mycket positivt.

År 2009 var redareföreningen i Sverige den första i Europa att anta EU:s vision om en sjöfart utan negativ påverkan i luft eller vatten. Baserat på denna position, har föreningen formulerat mål, forskningsstrategier samt agenda för forskningen. Denna serie av initiativ ledde till att föreningen under år 2015 – igen – troligen är först ut i Europa med att besluta om en egen Klimatfärdplan.

Sjöfartens reduktioner av koldioxid regleras i FN:s sjöfartsorganisation, IMO, vilket betyder att den internationella sjöfarten inte ingår i vare sig nationella eller EU:s fastställda klimatmål. En bakgrund till Klimatfärdplanen är att sjöfart har en påverkan på de nationella klimatmålen såtillvida att fartyg kan avlasta andra trafikslag. Ett viktigt ställningstagande från föreningens medlemmar är att bidra med egen forskningsfinansiering i motsvarande utsträckning som staten bidrar.

FORSKNINGSARBETE PÅ TRE PLATTFORMAR

Arbetet med forsknings- och demonstrationsprojekt genomförs främst i tre plattformar; Swedish Energy är en plattform för ökad energieffektivisering ombord på fartyg. Zero Vision Tool (ZVT) är en plattform för samarbete i breda industrigrupper med till exempel hamnar, kunder och underleverantörer för pilot- och demonstrationsprojekt. Lighthouse är en nationell forskningsplattform för tillämpade forskningsprojekt.

ZERO VISION TOOL, ZVT

Zero Vision Tool, ZVT är en plattform som skapades av Svensk Sjöfart och SSPA år 2011. Under 2015 medverkade över 130 organisationer från ett 10-tal länder fördelade i ca 15 Industri- och två universitetsprojekt i ZVT.

Syftet med ZVT är att stödja sjöfartsnäringen i att hantera svavelreglerna och att uppnå en lönsam nollvision. I några andra länder erhåller både sjöfartsberoende industri och rederinäringen nationella stöd. I Finland reducerades farledsavgifterna och nationella investeringsstöd har erhållits till fartyg och till uppbyggnad av infrastruktur för alternativa bränslen. Det stöd som erhållits i Sverige är ökat statligt stöd för forsknings- och demonstrationsprojekt. Detta stöd kan i sin tur utgöra en bas för att växlas upp främst i någon av EU:s olika fonder. Det är upp till sjöfartsnäringen, akademier samt institut att förvalta och utveckla den möjlighet vi fått.

Forskning,
innovation och
utveckling

Demonstrations-/
industriprojekt

Ökad
energieffektivitet



COLLABORATION METHOD
ZERO VISION TOOL



Under 2015 ansvarade Forsknings- och Innovationskommittén för utställningen under Almedalsveckan. Utställningens syfte var att lyfta fram vårt arbete med forsknings- och demonstrationsprojekt samt vår Forskningsproposition med budskapet att Sverige behöver bli en stark sjöfartsnation igen.



EU-konferensen GotMoS besöktes av ca 170 personer på plats i Göteborg samtidigt som ZVTs hemsida www.zerovisiontool.com hade över 10 000 unika besökare. Tv Jose Anselmo, ansvarig för EU:s Motorways of the Sea i samtal med Yvonne Ruwaida, statssekreterare Miljödepartementet och Pia Berglund, Svensk Sjöfart.

EU-FINANSIERING EN MÖJLIGHET MED BETYDELSE

I Sverige var vi tidigt ute med att se och ta tillvara möjligheten med EU-finansiering. Bara inom ZVT har Industrigrupper sedan 2012 erhållit positiva beslut från EU om bidrag på ca 55 miljoner euro. Dessa bidrag har varit och är helt nödvändiga för att stödja de, i flera fall världsunika, projekt för att pröva alternativa bränslen och bygga upp tillhörande nödvändig infrastruktur. Den totala investeringen för dessa projekt uppgår till ca 200 miljoner euro.

Under året arrangerade ZVT en andra EU-konferens i

Göteborg där bland annat slutrapportering av piloterna; Metanol, LNG, Skrubber och Baltic SO₂-lution gjordes. Baserat på den rapportering som görs kvartalsvis från industrigrupperna är slutsatsen från ZVT att industrin i ett tekniskt perspektiv klarar av att både hantera svavelreglerna och ta ett stort ansvar i klimatfrågan. Den stora utmaningen nu är att skapa de finansiella mekanismer som möjliggör en konkurrenskraftig anpassning till svavelreglerna för att stödja en bred omställning inom sjöfartsnäringsen.



Per Stefenson, Stena Rederi, Anna Petersson, Transportstyrelsen och Carl Carlsson, Svensk Sjöfart medverkade i seminariet Ett år med svavelregler på Transportforum januari 2016.

GRÖNA INVESTERINGAR

Under år 2015 har ett stort utvecklingsarbete lagts på finansiering och drift av »gröna investeringar«. Ett antal hamnar i Sverige och Nordeuropa har besökts under året och ett flertal av dem har beslutat att ge så kallade »early movers« rabatt för de första fartygen som investerar i alternativa bränslen. Samtidigt som sjöfartsnäringen tar sitt ansvar, noteras att det råder brist på ett gemensamt incitaments-system. Flera steg har tagits i samarbete med Europeiska investeringsbanken för att tillsammans med svenska finansieringsinstitut utveckla riskavtäckningsfonder för gröna investeringar, både avseende landinfrastruktur och ombord på fartyg.

Inom ZVT finns två universitetsgrupper. Den ena universitetsgruppen (Zero.8) har uppdraget att uppskatta, mäta och

verifiera den samhällsnytta de investeringar industrigrupperna genomfört eller planerar att genomföra. De beräkningar som gjorts visar en tydlig samhällsnytta för projekten. Med olika finansiella stöd utgör omställningsarbetet för sjöfartsnäringen en lågt hängande frukt.

Samarbetsplattformen ZVT har sedan starten år 2011 vuxit mångfald. Under 2015 skapades ett fast kansli inom Svensk Sjöfart. Grundfinansieringen av ZVT kommer från Sjöfartsverkets FoU-medel.

SWESHIP ENERGY

Under ett medlemsmöte våren 2012 beslutades att föreningen än mer aktivt skulle arbeta med energifrågorna tillsammans med föreningens medlemmar. Oaktat vilket bränsle fartygen drivs på är en ökad energieffektivitet en avgörande konkurrensfaktor både på kort och lång sikt. I Sweship Energy är fokus just på fartygens energieffektivitet.

Verksamheten i Sweship Energy kan idag beskrivas i olika delar. Den första delen gäller uppbyggnad av en energidatabas där gjorda energiinvesteringar redovisas. Ett rederi prövar en viss teknik och ett annat rederi en annan teknik därefter jämförs kostnader för investering och utfall.

Den andra delen tar tillvara den kompetens och de idéer som finns samlad ombord på fartygen samt att dess personal får ökad kunskap om rederiets arbete och mål. Under år 2015 genomfördes tre workshops där befäl från maskin och brygga, personal från rederikontor och lotsar samt representanter från akademien och institut träffades för att dela erfarenheter om ökad energieffektivitet. Provmångångarna föll väl ut och fler workshops planeras för 2016.

Den tredje delen är kopplingen till akademien. Under året anställde föreningen tillsammans med Chalmers en industridoktorand.

Grundfinansieringen i Sweship Energy kommer från Sjöfartsverket och Energimyndigheten, samfinansiering av Chalmers och motfinansieringen från föreningen och dess medlemmar som medverkar aktivt i Sweship Energy.

LIGHHOUSE – SAMVERKAN FORSKNING OCH INNOVATION

Under år 2015 har Lighthouse fortsatt sin utveckling från ett regionalt kompetenscenter inriktat på utbildning och forskning, till att etablera sig som ett nationellt kompetenscenter med fokus på samverkan, forskning, utveckling och innovation.



Åsa Burman, verksamhetschef Lighthouse

Lighthouse blev under året omnämnt i regeringens maritima strategi som ett exempel på viktig kompetenscenter för samverkan och teknikutveckling. Verksamheten har också breddats och stärkts då KTH beslutade sig för att bli partner i Lighthouse och SSPA, Svenskt Marintekniskt Forum, SMTF och Viktoria Swedish ICT beslutade sig för att bli associerade medlemmar. Samtliga av dessa partners ingår i Lighthouse programkommitté som består av en bred sammansättning av redare, forskare, representanter för marinteknikföretag och offentlig sektor.

Lighthouse vision är: »Lighthouse – för en konkurrenskraftig, hållbar och säker maritim sektor med god arbetsmiljö.«

Lighthouse partners och associerade medlemmar har under 2015 gemensamt formulerat följande tio prioriterade områden för forskning, innovation och utveckling:

- Integrerade transportsystem och affärsmodeller
- Värdering och minimering av sjöfartens klimat-, miljö- och hälsoeffekter
- Alternativ energi för fartygs framdrivning och energiförsörjning



Över 60 deltagare från olika delar av den maritima sektorn deltog i Lighthouse workshop med syftet att belysa hur en hållbar sjöfartssektor kan bli konkurrenskraftig. Lighthouse partners är Svensk Sjöfart, Chalmers tekniska högskola, Göteborgs universitet, KTH, Linnéuniversitetet, Sjöfartsverket, Stiftelsen Sveriges Sjömanshus, Västra Götalandsregionen och Vinnova och associerade medlemmar är SMTF, SSPA och Viktoria Swedish ICT.

- Energieffektivisering inom den maritima sektorn
- Incitamentsdriven omställning till en hållbar sjöfart
- Innovativa fartygskoncept och farkostteknik
- Avancerade maritima operationer
- Sjösäkerhet
- Hållbart arbetsliv inom sjöfarten
- Maritim informatik

Lighthouse programkommitté har påbörjat arbetet med de prioriterade områdena genom bland annat en förstudie som ska identifiera behov och möjligheter för hur digitaliseringen ombord kan användas för ökad säkerhet och effektivitet till sjöss. Fler förstudier planeras under kommande år.

SKAPA MÖTESPLATSER OCH SPRIDA INFORMATION

Lighthouse har under året arrangerat samt varit medarrangör till flera olika seminarier, workshops och konferenser och på så sätt bidragit till att skapa mötesplatser för akademi, industri och offentliga organisationer.

Bland annat har Lighthouse arrangerat en heldagskonferens för programområdet maritim informatik, ett seminarium om ruttplanering och varit medarrangör i seminarium

under Volvo Ocean Race, Swedish Maritime Day och Världssjöfartens dag. Lighthouse har även arrangerat en strategiworkshop där ett stort antal aktörer medverkade och där exempelvis marinteknikföretag som inte tidigare nåtts deltog. Workshopen fick gott omdöme från deltagarna och diskussionerna bidrar till Lighthouse fortsatta arbete.

Under 2015 har Lighthouse spridit forskningsresultat och innovationer via kommunikationskanaler såsom Lighthouse hemsida, LinkedIn, Twitter och mässor samt konferenser. Lighthouse arbete har resulterat i spridning och synliggörande av sjöfartsforskning och pågående aktiviteter inom den maritima sektorn. Lighthouse har även byggt upp en webbsida där finansieringsmöjligheter för flera aktörer är samlade, vilket lett till att nätverket fått kontinuerlig information om finansieringsmöjligheter.

Inom ramen för Lighthouse traineeprogram har två ambitiösa nytexaminerade studenter rekryterats, Lisa Kilsmark, Chalmers, och Karl Blomberg, KTH, som startade sina traineeprogram under hösten 2015. Lighthouse två tidigare traineer, Viktor Daun och Erik Larsson, blev klara 31 december 2015 och finns numera på SSPA Sweden AB och Gothia Marine.

SEMINARIER MÖTEN OCH NÄTVERK

Det är i mötet som den verkliga utvecklingen sker – och år 2015 har också bjudit på många tillfällen. Möten har arrangerats med Luleå Handelskammare, Sjöfartsforum, Transportföretagen, Riksdagens Maritima Nätverk, Universeum, 2030-sekretariatet för att nämna några viktiga aktörer i vårt nätverk.

Den 8–9 januari medverkade föreningen som utställare i **Transportforum**, nordens största årliga konferens för transportsektorn. Konferensen arrangeras av VTI, Statens väg- och transportforskningsinstitut, som hålls i Linköping varje år.



Irene Fällström, kommunikationsansvarig

Framtida Transporter en tävling för skolelever arrangerades av Universeum den 29 januari. Svensk Sjöfart medverkade tillsammans med en rad andra medarrangörer.

Framtidens sjöfart i norr arrangerades i Luleå den 13 mars av Svensk Sjöfart, Luleå kommun och Norrbottens Handelskammare.

Swedish Maritime Day ägde rum den 20 april, ett samarrangemang med flera medverkande från föreningen; Mikael Laurin, Ragnar Johansson och David Kristensson.

Vid **årsmötet i april 2015** bytte föreningen namn från Sveriges Redareförening till Svensk Sjöfart. Hemsidan uppdaterades under hösten och en ny varumärkesprofil presenterades vid den årliga medlemsdagen i november. Ny form fick också föreningens nyhetsbrev som ges ut månadsvis. Föreningen har successivt ökat närvaron i sociala medier som Facebook och Twitter. Antalet följare kan numera räknas i tusentals.

Föreningen medverkade som utställare tillsammans med Mälarhamnar AB i **Socialdemo-kraternas kongress** i Västerås den 29–31 maj 2015.

ALMEDALEN

Sommarens stora event för Svensk Sjöfart var medverkan i **Almedalen** mellan den 28 juni och 5 juli. Även i år samordnade föreningen seminarier tillsammans med Maritime Forum/Sjöfartsfo-



Svensk Sjöfart medverkade som jury och partner i Framtida Transporter som arrangerades på Universeum i februari 2015. Vinnare blev Ebba Pettersons privatskola klass 8 A.



T.v. Niklas Nordström, kommunalråd i Luleå kommun tvekade inte när Svensk Sjöfart ville samarrangera ett sjöfartsseminarium i Luleå. Men så ser också Luleå sin hamn som en hållbar investering i infrastruktur.

Ovan: Mikael Laurin, Laurin Maritime medverkade i Swedish Maritime Day, SMD 2015.

rum på den Maritima Mötesplatsen i Gotlandsbolagets trädgård. Inte mindre än 23 seminarier hölls på olika teman; *forskning och innovation, sjöfartens samhällsnytta och den maritima näringsutvecklingen.*

Infrastrukturminister Anna Johansson, statssekreterare Erik Bromander, politiker från Trafikutskottet, Näringsutskottet och Försvarsutskottet, myndighetsrepresentanter, sjöfarts- och näringsföreträdare, regionrepresentanter m fl fanns bland talarna.

På temat »Forskning och innovation som skapar tillväxt« arrangerade föreningen i år en helt ny utställning i »Garaget«, Donnersgatan 2, mitt emot Almedalsparken.

Våra **partipolitiska ungdomspolitiker** ställdes mot **»Miljöväg(g)en«**. Visioner, utmaningar och möjligheter för ett hållbart transportsystem var temat för intervjuerna som föll mycket väl ut.

FLERA MÖTEN

Vid **Världssjöfarten dag** den 24 september var föreningen medarrangör tillsammans med Sjöfartsforum med flera. Årets tema var »Is maritime education and training on course?«.

Vårt **Medlemsmöte** den 20 november i Göteborg bjöd på betydelsen av samverkan och delat vetande för att forskning och utveckling ska leda till verkliga resultat.

Under året har cirka **25 medlemsmöten** arrangerats med totalt cirka 200 representanter från våra rederier. Det har bildat ett bra underlag för de cirka 30 remisser som föreningen besvarat. Dessutom har förening medverkat i ett flertal möten med ledande politiker och myndigheter i olika frågor.

Internationella möten: Den 9-10 november arrangerades den internationella **Motorways of the Sea Conference, MOS** med temat »Benefits to the society, maritime climate investments and job opportunities«. Zero Vision Tool, ZVT projektet hade det ärofyllda uppdraget att arrangera konferensen.

Under året har också föreningens experter medverkat i **17 möten arrangerade av ECSA**, European Community Shipowners' Association och i **tio möten arrangerade av ICS**, International Chamber of Shipping. Föreningen har vidare deltagit i **fem möten arrangerade av IMO, International Maritime Organization**. I Klimatmötet i **Paris, COP 21** var föreningens vd representerad.



Svensk Sjöfart håller årsmöte den 23 april på Hasselbacken i Stockholm. Föreningens förnyelse, tonnageskatteutredningen och Transportstyrelsens vilja att vara med på båten var på agendan. Infrastrukturminister Anna Johansson inledde dagen.



Sven-Erik Bucht (S) Landsbygdsminister här tillsammans med Suzanne Svensson (S) Trafikutskottet medverkade i seminariet; Företagen i norr behöver sjöfarten som arrangerades i Luleå under våren.



Färjerederiets centrum för ecoshipping invigdes av Pia Berglund, vd Svensk sjöfart.
Foto: Kasper Dudzik



Sjöfartstidningens Adam Bergman ställde de unga politikerna mot MILJÖVÄG(G)EN i Almedalen: Carl-Johan Schiller, Kristdemokraternas Ungdomsförbund, Kristin Olofsson, Ung Vänster och Gustaf Göthberg, Moderata Ungdomsförbundet fick svara på frågor om miljöeffektiva transporter.



Boriana Åberg, (M) trafikutskottet debatterar med Jaak Meri, Sjöfartsverket på den Maritima Mötesplatsen under Almedalsveckan.



Den Maritima mötesplatsen i Almedalen samlade även detta år många åhörare.



Anders Boman, ordförande Svensk Sjöfart och Jessica Rosencrantz, (M) Trafikutskottet medverkade båda i Transportföretagens årliga seminarium Stora Transportdagen där Svensk Sjöfart tillsammans med de övriga branschorganisationerna inom transportsektorn var medarrangörer.



Den 21 oktober hölls en inflaggningscermoni för Stena Gothica till det svenska registret. Ingrid Cherfils, avdelningschef för Sjö- och Luftfartsavdelningen, överlämnade registreringsbeviset till Hans Nilsson, Chief Operating Officer på Stena Line, med en hälsning om god seglats för fartyget.



Svensk Sjöfart presenterade i oktober sin klimatfärdplan på seminariet Sjöfarten och en fossiloberoende fordonsflotta, arrangerat av 2030 sekretariatet. Mattias Goldmann från 2030-sekretariatet och Carl Carlsson, Forsknings- och innovationsansvarig, Svensk Sjöfart.



MEDLEMMAR

Ahlmark Lines AB

Håkan Thorell
Box 306, 651 07 Karlstad
Tel: 054-14 97 00
Fax: 054-18 56 38
info@ahlmarks.se
www.ahlmark-lines.se

Atlantic Container Line AB

Anders Ivarsson
403 36 Göteborg
Tel: 031-64 55 00
Fax: 031-64 55 06
www.aclcargo.com

Baltic Bright, PR f

Ture Axelsson
c/o Charterfrakt Baltic Carrier AB
Övre Olskrokgatan 12
416 67 Göteborg
Tel: 031-84 58 00
Fax: 031-84 20 41
info@charterfrakt.se

BB Sverige AB

Ulf Andersson
Fiskhamnsgatan 4
414 58 Göteborg
Tel: 031-21 57 38
bogser@bube.se

Brax Shipholding Rederi AB

Johan Brax
Klippan 3
414 51 Göteborg
Tel: 031-18 32 00
Fax: 031-18 32 60
shipholding@braxship.com
www.braxship.com

BRP Rederi AB

Mattias Peterson
Box 8087, 421 08 Västra Frölunda
Önnereds Bryggväg 89
Tel: 031-47 55 55
Fax: 031-734 48 44
info@brp.nu
www.brp.nu

Bunkertell Rederi AB

Roland Olofsson
Grytefotsvägen 49
430 82 Donsö
Tel 031-97 18 09, 0703-270 116
Fax 031-97 38 70
tell@bunkertell.se
www.bunkertell.se

Concordia Maritime AB

Kim Ullman
405 19 Göteborg
Stenaterminalen, Masthuggskajen
Tel: 031-85 50 00
info@concordiamaritime.com
www.concordiamaritime.com

Destination Gotland AB

Christer Bruzelius
Box 1234, 621 23 Visby
Korsgatan 2
Tel: 0498-20 18 00
Fax: 0498-20 18 90
info@destinationgotland.se
www.destinationgotland.se

DFDS Seaways AB

Morgan Olausson
Box 8888, 402 72 Göteborg
Sydatlanten, Skandiahallen
Tel: 031-65 08 00
Fax: 031-54 64 44
morgan.olausson@dfds.com
www.dfds.com

Donsötank, Rederi AB

Ingvar Lorensen
Donsö Hamnväg 18
430 82 Donsö
Hamnen
Tel: 031-97 33 60
Fax: 031-97 33 69
donsotank@donsotank.se
www.donsotank.se

Eckerö Sverige AB, Rederi

Björn Blomqvist
Eckerölinjen, hamnterminalen
760 45 Grisslehamn
Tel: +358(0)18 280 30
Fax: +358(0)18 120 11
tech.dept@rederiabeckero.ax
(vd):
bjorn.blomqvist@rederiabeckero.ax
www.rederiabeckero.ax

Ektank AB

Jörgen Johnsson
Box 2521, 403 17 Göteborg
Stora Badhusgatan 18-20
Tel: 031-60 92 50
Fax: 031-13 49 84
mail@ektank.se
www.ektank.se

Engström Shipping AB

Dag Engström
Box 115, 453 23 Lysekil
Rosviksgatan 13 A
Tel: 0523-189 40
Fax: 0523-149 43
dag@engstromshipping.se

Finnlines Ship Management AB

Mikael Lindholm
Box 158, 201 21 Malmö
Tel: 040-17 68 40
Fax: 040-17 68 41
mikael.lindholm@finnlines.com
www.finnlines.com

Fjordtank Rederi AB

Andreas Magnusson
Fiskebäcks hamn 34
426 58 Västra Frölunda
Tel: 031-29 15 94
info@fjordtank.se
www.fjordtank.se

Frederiet AB

Fredrik Grenestedt
Lagerbäcksvägen 4
134 66 Ingarö
Tel: 08-571 429 71
Fax: 08-571 429 09
fredrik.grenestedt@telia.com

Furetank Rederi AB

Lars Höglund
Korsholmebacke
430 82 Donsö
Tel: 031-97 32 70
Fax: 031-97 32 71
furetank@furetank.se
www.furetank.se

Gotland, Rederi AB

Håkan Johansson
Box 1104, 621 22 Visby
Hamngatan 1
Tel: 0498-20 00 00
Fax: 0498-21 27 93
rabg@gotlandsbolaget.se
www.gotlandsbolaget.se

Gotland Tankers AB

Jonas Kamstedt
Box 1104, 621 22 Visby
Brahegatan 29, Stockholm
Tel: 08-520 668 50
rabg@gotlandsbolaget.se
www.gotlandsbolaget.se

HH-Ferries Helsingborg AB

Henrik Rörbäck
Knutpunkten 43
252 78 Helsingborg
Bredgatan 5
Tel: 042-18 60 00
Fax: 042-18 60 49
www.scandlines.se

Hamburg Süd Norden AB

Jan-Eric Ermeclint
Positionen 10
115 74 Stockholm
Hangövägen 29
Tel: 08-503 044 00
Fax: 08-503 044 10
jan-eric.ermecclint@hamburgsud.com

Klippans Båtmansstation, AB

Magnus Arvidson
Klippan 6
414 51 Göteborg
Tel: 031-12 95 65, 14 46 77
Fax: 031-24 25 29
batman.klippan@telia.com
www.boatmangbg.com

Laurin Maritime AB

Mikael Laurin
Jarnbrotts Prästväg 2
421 47 Västra Frölunda
Tel: 031-83 06 00
Fax: 031-83 06 05
laurin@laurinmaritime.se
www.laurinmaritime.se

Luleå Hamn AB

Henrik Vuorinen
Strömvägen 9
974 37 Luleå
Tel: 0920-45 40 07
Fax: 0920-45 40 27
bogserbat@lulea.se
www.portlulea.com

MMT - Marin Mätteknik AB

Stefan Eliasson
Sven Källfelts gata 11
426 71 Västra Frölunda
Tel: 031-762 03 00
Fax: 031-762 03 01
info@mmt.se
www.mmt.se

Nordö-Link, Rederi AB

Antonio Raimo
Box 106, 201 21 Malmö
Tel: 040-17 68 30
Fax: 040-97 83 58
info@nordoe-link.com
www.finnlines.com

Northern Offshore Services AB

David Kristensson
Saltholmsgatan 44
426 76 Västra Frölunda
Tel: 031-31 00 200
Fax: 031-31 00 299
david.kristensson@n-o-s.eu
www.n-o-s.eu

Nynas AB

Nyship Chartering
Andrew Hamill
Box 10700, 121 29 Stockholm
Lindetorpssvägen 7
Tel: 08-602 12 14
Fax: 08-722 74 05
nyship@nynas.com
www.nynas.com

Oljola AB

Ola Nilsson
Dalanasvägen 32
418 34 Göteborg
Tel: 031-97 08 29
oljola@oljola.se

Preem AB

Petter Finn Holland
112 80 Stockholm
Warfvings väg 45
Tel: 010-450 10 00
info@preem.se
www.preem.se

Sand & Grus AB Jehander

Pär Åström
Box 47124, 100 74 Stockholm
Liljeholmsvägen 30
Tel: 08-625 63 00
Fax: 08-625 63 39
par.astrom@jehander.se

SCA Logistics AB

Magnus Svensson
Box 805, 851 23 Sundsvall
Tunadalshamnen
Tel: 060-19 35 00
Fax: 060-19 35 65
magnus.svensson@sca.com

Sirius Shipping AB

Jonas Backman
Donsö Hamnväg 38
430 82 Donsö
Tel: 031-97 33 30
Fax: 031-97 33 33
sirius@siriusshipping.eu
www.siriusshipping.eu

Stena AB

Dan Sten Olsson
405 19 Göteborg
Danmarksterminalen
Tel: 031-85 50 00
Fax: 031-42 66 67
carl-johan.hagman@stena.com

Stena Bulk AB

Erik Hånell
405 19 Göteborg
Danmarksterminalen
Tel: 031-85 50 13
Fax: 031-12 06 51
gothenburg@stenabulk.com
www.stenabulk.com

Stena Line Scandinavia AB

Carl-Johan Hagman
405 19 Göteborg
Danmarksterminalen
Tel: 031-85 80 00
Fax: 031-24 10 38
info@stenaline.com
www.stenaline.com

Stena Marine Management AB

Claes Davidsson
405 19 Göteborg
Danmarksterminalen
Tel: 031-85 50 00
Fax: 031-12 06 51
claes.davidsson@stena.com
www.nmm-stena.com

Stena Rederi AB

Carl-Johan Hagman
405 19 Göteborg
Danmarksterminalen
Tel: 031-85 50 00
Fax: 031-42 66 67
jeanette.johansson@stena.com

Stena Sessan Rederi AB

Martin Svalstedt
Box 2181, 403 13 Göteborg
Rosenlundsgatan 3
Tel: 031-774 35 30
Fax: 031-774 23 20
sessan@stena.com

Stockholm Chartering AB

Bo Andersson
Box 5620, 114 86 Stockholm
Kungsgatan 17, 5 vån
Tel: 08-506 620 00
Fax: 08-611 03 62
tankers@stochart.com
www.stochart.com

Svenska Orient Linien AB

Ragnar Johansson
Klippan 1A, van 11
414 51 Göteborg
Tel: 031-354 40 00
Fax: 031-354 40 01
info@sollines.se
www.swedishorientline.com

Svenska Ostindiska Companiet AB

Peter Alexandersson
Eriksbergs Pir Fyra 2
417 64 Göteborg
peter.alexandersson@soic.se
www.soic.se

Svitser Sverige AB

Mattias Hellström
Göteborgseskaderns Plats 7
426 71 Västra Frölunda
Tel: 031-10 97 00
Fax: 031-711 25 64
segot.info@svitser.com
www.svitser.com

Tallink Silja AB

Marcus Risberg
Box 27295, 102 53 Stockholm
Södra Hamnvägen 50 A
Tel: 08-666 33 00
Fax: 08-666 34 00
www.tallinksilja.com

Tarbit Shipping AB

Torkel Hermansson
Box 101, 471 22 Skärhamn
Fiskgatan 7
Tel: 0304-67 02 04
Fax: 0304-67 03 65
tbs@tarbit.se
www.tarbit.se

Thun AB, Erik

Anders Källsson
Östra hamnen 7
Box 900, 531 19 Lidköping
Tel: 0510-848 00
Fax: 0510-848 55
thun@thun.se
www.thun.se

TransAtlantic AB

Magnus Lander
Box 8809, 402 71 Göteborg
Tel: 031-763 23 00
Fax: 031-763 23 70
info@rabt.se
www.rabt.se

TT-Line AB

Hannes H. Conzen
Box 94, 231 22 Trelleborg
Hamngatan 9
Tel: 0410-560 00
Fax: 0410-561 75
hannes.conzen@ttline.com
www.ttline.com

Tärntank Ship Management AB

Tryggve Möller
Donsö Hamnväg 24
430 82 Donsö
Varvet
Tel: 031-97 20 00
Fax: 031-97 20 02
tryggve.moller@tarntank.se
www.tarntank.net

Veritas Management AB

Ove Johnsson
Tjarebergsvägen 10
430 82 Donsö
Tel: 031-97 20 45
Fax: 031-97 26 11
info@veritastankers.se
www.veritastankers.se

Viking Rederi AB

Peter Hellgren
Box 4154, 131 04 Nacka
Tel: 08-452 41 00
Fax: 08-452 41 10
info@vikingline.se
www.vikingline.se

Walleniusrederierna AB

Anders Boman
Box 17086, 104 62 Stockholm
Swedenborgsgatan 19
Tel: 08-772 05 00
Fax: 08-640 68 54
info@walleniuslines.com
www.walleniuslines.com

Wallenius Wilhelmsen AS Norge

Filial Sverige
Göran Söderdahl
Box 38193, 100 64 Stockholm
Tel: 08-772 08 00
Fax: 08-772 08 09
goran.soderdahl@2wglob.com
www.2wglob.com

Westco AB

Rune Samsson
Södra Hamnen 31
471 32 Skärhamn
Tel: 0304-67 13 83
Fax: 0304-67 17 03
ab.westco@telia.com

Wisby Shipmanagement AB

Peter Rubinstein
Fabriksgatan 2
531 30 Lidköping
Tel: 010-209 66 00
Fax: 0510-612 49
wtt@wisbytankers.se
www.wisbytankers.se

Wisby Tankers AB

Jonas Engström
Hamngatan 1
621 57 Visby
Tel: 010-209 66 00
Fax: 0510-612 49
wto@wisbytankers.se
www.wisbytankers.se

Älvtank, Rederi AB

Christian Nilsson
Donsö Hamnväg 27
430 82 Donsö
Tel: 031-97 33 70
Fax: 031-97 33 77
info@alvtank.se
www.alvtank.se



MMT Surveyor Interceptor, Marin Mätteknik AB



Göteborg: Östra Långgatan 1, SE-411 07 Göteborg
Stockholm: Storgatan 19, Postal address: P.O Box 5384, SE-102 49 Stockholm
Telephone: +46 31 384 75 00
E-mail: info@sweship.se www.svensksjofart.se