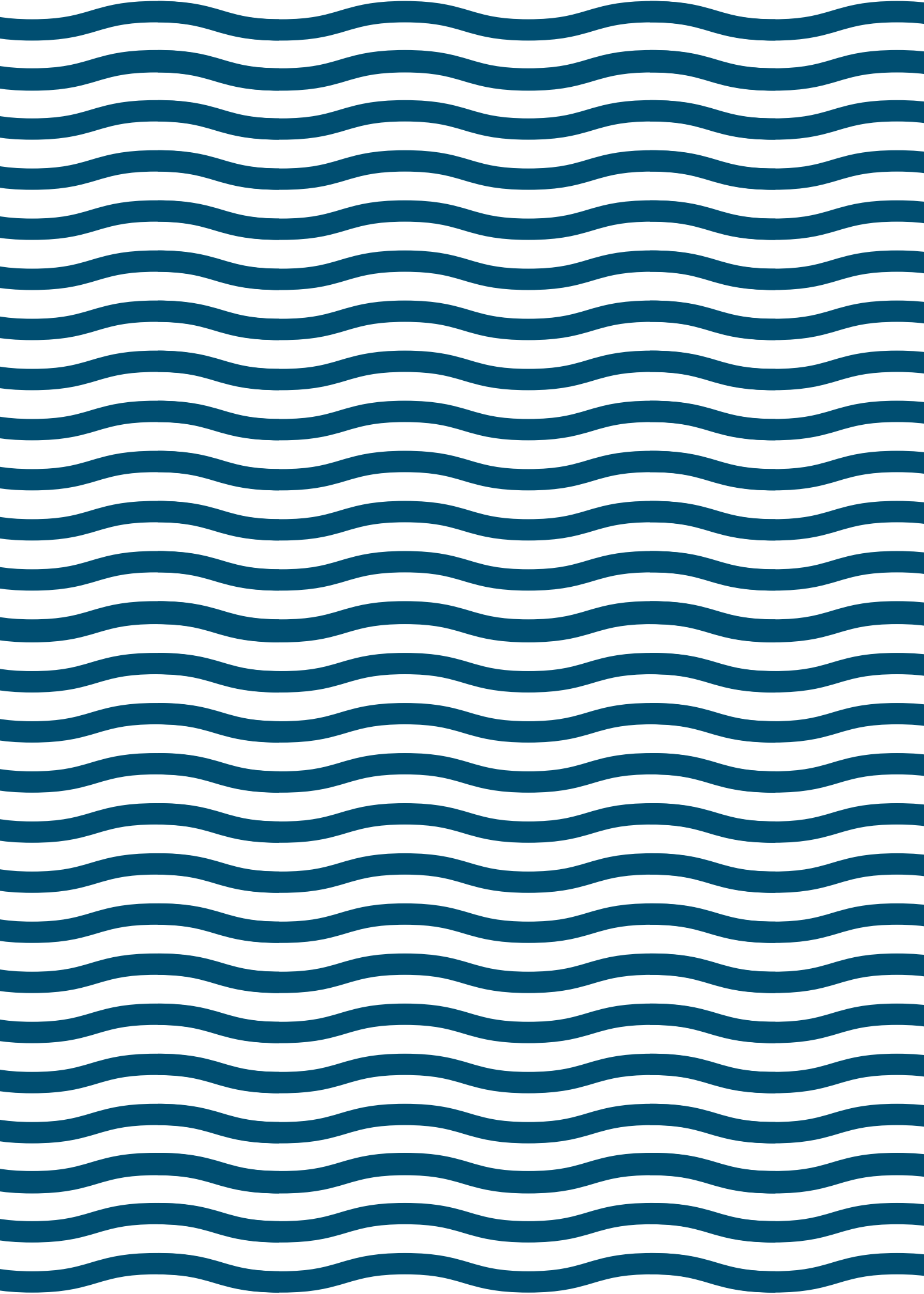




SJÖFARTSÅRET

2014



NYTT NAMN PÅ FÖRENINGEN

**Sveriges Redareförening blir Svensk Sjöfart,
The Swedish Shipowners' Association. Under år 2014 beslutade styrelsen för Sveriges Redareförening att föreningen skulle se över namn och grafisk profil med syfte att skapa ett varumärke som bättre stämmer överens med verksamheten: att värna svensk sjöfart.**

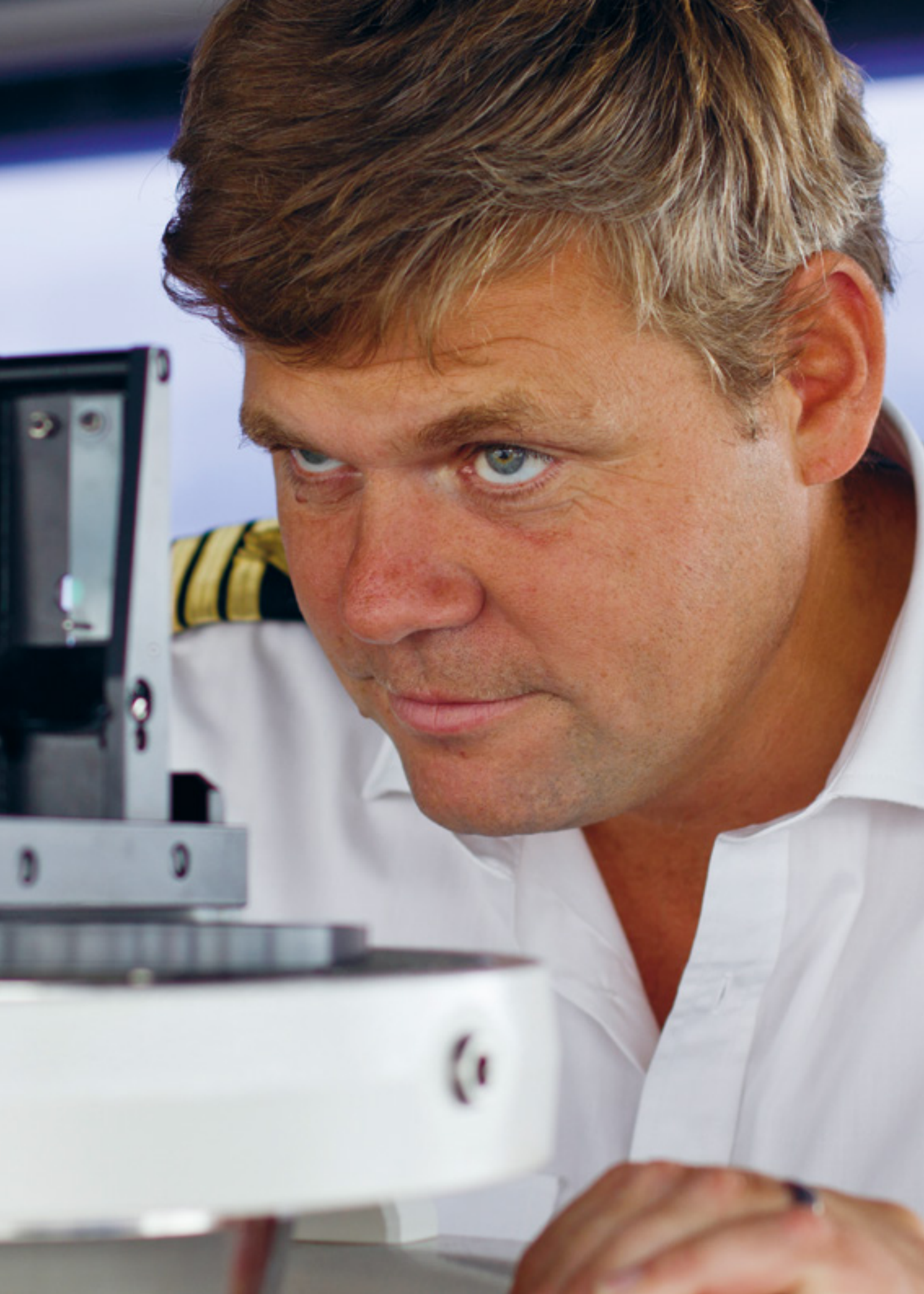
Det nya namnet markerar starten på en mer offensiv och tydlig strategi för att driva sjöfartens viktiga framtidsfrågor och bli mer synliga i debatten.

Svensk Sjöfart är en branschorganisation för svensk sjöfartsnäring och representerar ett 60-tal rederier med verksamhet över hela världen. Den svenska sjöfarten är en del av det europeiska sjöfartsklustret som kontrollerar drygt 40 procent av världshandelsflottan. Mer än 90 procent av Sveriges utrikeshandel går via sjöfarten. Föreningen Svensk Sjöfart har i uppdrag att öka kunskapen om svensk sjöfart

och driva branschens frågor såväl nationellt som internationellt. Vårt arbete ska leda till att våra medlemsrederier får verka under så goda konkurrensvillkor som möjligt.

Föreningen har anrika traditioner att ta tillvara men också en verksamhet med stort framtidsfokus. Sjöfartens frågor har haft förliga vindar under året.

Ambitionen är att ta en större plats i det svenska näringslivet, såväl som betydelsefull tillväxtfaktor som hållbart transportalternativ för samhällets infrastruktursatsningar.



INNEHÅLL

Vd har ordet.....	6
Sjöfarten i politiken.....	8
Den internationella arenan.....	12
Miljö.....	14
Organisation.....	18
Sjösäkerhet och teknik.....	22
Forskning och innovation.....	26
Året i bilder.....	30
Lighthouse.....	34
Passagerarrederiernas förening.....	36
Medlemmar.....	39

SJÖFARTEN I EUROPA VÄXER SÅ DET KNAKAR

Det gångna året var innehållsrikt och intressant. Miljö- och hållbarhetsfrågor var i fokus, sjöfarten fick nya regler gällande inre vattenvägar och föreningen kunde hälsa nya medlemmar välkomna. Vi står inför en rad spännande utmaningar och tillsammans ska vi se till att svensk sjöfart utvecklas positivt.

Under 2014 gjorde den europeiska redarföreningen ECSA en studie som visar att europeisk sjöfart har vuxit med 70 procent sedan 2005. Under samma period minskade svensk sjöfart med fyra procent. Med stöd av studien har den svenska föreningen visat hur svensk sjöfart hade kunnat växa om vi haft samma förutsättningar som våra internationella konkurrenter. Med likvärdiga konkurrensvillkor hade våra rederier fyrfaldigat det svenskflaggade tonnage och dubblat de svenskkontrollerade fartygen. Det hade skapat nya arbetstillfällen både till sjöss och på land samtidigt som skatteintäkterna hade ökat. Varje jobb till sjöss genererar cirka fyra till fem jobb i land. Sjöfarten har visat att det finns såväl vilja, kapacitet och potential att växa i Sverige. Föreningens budskap till berörda politiker under det gångna året har helt enkelt varit "JA till svensk sjöfart!".

NÄR TRANSPORTEN SKA VARA MILJÖEFFEKTIV ÄR DET SJÖFART SOM GÄLLER

Sedan den 1 januari 2015 kan vi på allvar säga att sjöfarten är det mest miljövänliga

trafikslaget. Reglerna om minskad svavelnivå i våra marina bränslen har nu trätt i kraft i världens tre så kallade kontrollområden. Det har tagit tid att få alla bitar på plats för att kunna följa svaveldirektivet. Det handlar om tekniska lösningar, regler, att verka för en effektiv tillsyn och att verka för finansiellt stöd både inom Sverige och EU. Det har varit tufft för våra medlemsföretag att klara de ökade kostnaderna samtidigt med stora utmaningar i världsekonomin. För att undvika att transporter flyttas från sjö till väg har våra rederier haft svårt att få full kostnadstäckning. Rederierna lyckades leva upp till svaveldirektivets krav. Tyvärr saknas ännu ett tillräckligt effektivt system för uppföljning av reglerna. Det är oroande då branschen vill att reglerna ska följas av alla.

LÅNGSIKTIGT HÅLLBARHETSARBETE

Vårt långsiktiga hållbarhetsarbete pågår, inte minst genom våra samarbeten; projektplattformen Zero Vision Tool och forsknings-samarbetet Lighthouse samt vårt arbete med energieffektiviseringar. Dessutom har vi inlett

en ny satsning på ett energisamarbete inom föreningen. Under 2014 lanserades en ny forskningsstrategi där våra prioriteringar syftar till att stärka sjöfartsindustrin och att ta ett långsiktigt ansvar för utvecklingen.

REGLER FÖR SJÖFART PÅ INRE VATTENVÄGAR

År 2014 var också året då vi fick en ny benämning på sjöfart som trafikerar våra insjöar samt kustområden: inre vattenvägar. Vägen till de regler som ska gälla har varit både lång och krokig. Möjligheterna för inre vattenvägar och kustsjöfart skulle kunna vara en viktig lösning på det infrastrukturproblem med bristande underhåll och trängsel på våra vägar och järnvägar vi upplevt de senaste åren. Vi hoppas att 2015 blir året då ansvariga politiker antar en helhetssyn över infrastrukturen. Då kan utvecklingen av sjötransporterna på våra inre vattenvägar ta fart på allvar.

SUPERVALÅR MED UTMANINGAR

Supervalåret 2014 kan nu läggas till handlingarna. Med en rödgrön regering och nya parlamentariker i Europaparlamentet innebär det såväl möjligheter som utmaningar. Anna Johansson (S) intog platsen som infrastrukturminister. Efter ett inledande möte med infrastrukturministern och ett antal ledande socialdemokrater har vi goda förhoppningar om att sjöfarten finns med på den näringspolitiska agendan framöver.

Den tidigare regeringens handlingsplan för sjöfart genererade under året ett utvidgat sjöfartsstöd och en utredning om fartygsregister samt att Transportstyrelsen infört en så kallad one-stop-shop för att förenkla kontakterna med sjöfartens aktörer. Samtidigt har tonnageskatteutredningen slutförts och levererat sitt resultat. För att bygga en attraktiv miljö för svenska rederier att verka i behövs bland annat; bra ramvillkor, en hög servicenivå och regelförenklningar. Det gäller att Sverige bestämmer sig för att verkligen vilja satsa på sin sjöfartsnäring – vi är på god väg, även om vi har en bit kvar för att nå samma nivåer som våra grannländer.

NYA MEDLEMMAR OCH SAMARBETEN

Föreningen är glad över att kunna välkomna Northern Offshore Services, Marin Mätteknik och Gotland Tankers som nya medlemmar. Vi har även bildat en helt ny sektion, Specialektionen, som särskilt ska fokusera på utmaningarna inom offshoresektorn och andra specialområden. Detta är en mycket spännande sektor som växer stort.

DET BLÅ SKATTEINITIATIVET

Samarbetet med våra fackliga parter har intensifierats under året. Det gemensamma målet är att öka möjligheterna för våra svenska rederier att segla under svensk flagg. Vi vill att Sverige ska bli ett attraktivt land att bedriva sjöfart i. Under Almedalen talade vi tillsammans med ett stort antal politiker om potentialen i svensk sjöfart inom flera områden; schyssta transporter, arbetstillfällen, miljöeffektiva transporter med mera. Samarbetet fortsätter under 2015 med det gemensamma initiativet Blå Skatt. Blå Skatt är en övergripande benämning för vad ett införande av den

så kallade tonnageskatten skulle kunna betyda för hela sjöfartsnäringen.

SPÄNNANDE FRAMTID

Sist men inte minst vill jag rikta ett stort tack till alla er som dagligen arbetar för att stärka föreningens positioner; vår styrelse, ledamöter i sektioner och kommittéer, arbetsgrupper och mina kollegor på kansliet. Vi har under året förstärkt kansliet inom miljöområdet samt anställt en ny kraft inom näringspolitik. Tillsammans blir vi starka – det gäller både inom föreningen och inom sjöfartsklustret. Vi jobbar för en spännande framtid – med en stark svensk sjöfart som växer så det knakar!



Pia Berglund, vd Svensk Sjöfart



SJÖFARTEN ÄR VIKTIG FÖR EN HÅLLBAR SAMHÄLLSUTVECKLING

Den svenska sjöfartens möjlighet att bidra till en hållbar samhällsutveckling är betydande. Sjöfarten är en resurs med stor kapacitet vars möjligheter våra politiska företrädare uppmärksammar alltmer när miljöeffektiva transporter är på agendan.

Arbetet med regeringens handlingsplan för förbättrad konkurrenskraft för sjöfarten som påbörjades 2013, fortsatte under hela 2014. Den parlamentariska situationen i riksdagen efter valet i september 2014 gjorde att arbetet tog en ofrivillig paus under hösten.

Vår förhoppning är att sjöfartsfrågorna kommer att behandlas mer genomgripande i riksdagsutskottet under 2015. Trafikutskottet har under 2014 genomfört en uppföljningsrapport om sjöfarten som presenterades i början av 2015. Regeringen fortsätter arbetet med handlingsplanen som bland annat innefattar en nationell maritim strategi.

EU:S SJÖFARTSPOLITIK

Under år 2014 påbörjades uppföljningen av EU:s strategiska mål och rekommendationer för sjöfartspolitik fram till år 2018. Detta dokument fastställdes inom EU år 2009 och det är godkänt av Sverige:

”Sjöfarten har varit en viktig faktor för ekonomisk tillväxt och välbefinnande i Europa under historien. Sjötransporter är viktiga för den europeiska ekonomin och den globala konkurrenskraften. Sjöfarten och dess maritima kluster är en viktig källa till inkomster och sysselsättning i Europa.

Cirka 80 procent av världshandeln sker med hjälp av sjötransporter, medan närsjöfarten svarar för cirka 40 procent av godstransporterna



Per A. Sjöberger, Näringspolitik

inom Europa. Varje år passerar över 400 miljoner fartygspassagerare genom de europeiska hamnarna, vilket innebär att sjötransporterna även har en direkt inverkan på medborgarnas livskvalitet; detta gäller såväl turister som invånare på öar och randområden.

Dokumentet ingår i EU:s transportpolitik, "Hållbara transporter för ett rörligt Europa" och integrerade havspolitik, "blåboken". Det syftar också till att stödja annan relevant politik, bland annat EU:s energi- och miljöpolitik.

Av dokumentet framgår att "flera åtgärder som har vidtagits av medlemsstaterna, i enlighet med gemenskapens riktlinjer för statligt stöd till sjötransport (State Aid Guidelines, SAGL), har bidragit till att en del av flottan fortfarande för europeisk flagg och har skapat sysselsättning för sjöfolk inom EU." De två viktigaste delarna av gemenskapens riktlinjer för sjöfart är det som vi i Sverige kallar Nettomodellen (sjöfartsstödet) och tonnageskatt. Nettomodellen infördes 2001 och utökades den 1 juni 2014 till att omfatta alla fartyg över 100 bruttoton som verkar i internationell konkurrens.

EN BLÅ SKATT FÖR SVERIGE

Utredningen om förutsättningarna för ett svenskt tonnageskattesystem har fortgått under 2014. Föreningen lanserade i slutet av 2014 det Blå Skatteinitiativet i samarbete med Sjöbefälsföreningen och SEKO Sjöfolk. Syftet med samarbetet är att visa hur brett stödet är för tonnageskatten inom sjöfarten från såväl rederierna som arbetstagarorganisationerna.

Den 6 februari 2015 överlämnades utredningsbetänkandet och andra stöd för sjöfartsnäringen, "Ett svenskt tonnageskattesystem", SOU 2015:4, till regeringen.

Sverige är det enda sjöfartslandet inom EU som saknar systemet för tonnageskatt. Detta har satt tydliga spår; den svensklagade handelsflottan har minskat och omfattade endast drygt 100 fartyg vid årsskiftet 2014/2015.

REGLER UNDER ÖVERSYN

Den 19 februari 2014 meddelade infrastrukturministern att den befarade ändringen i socialförsäkringsbalken inte skulle verkställas. Det sociala skyddet enligt Internationaliseringsavtalet gäller. De sjömän som inte omfattas av Internationaliseringsavtalet måste dock tillförsäkras socialförsäkringsskydd.

Finansdepartementet har den så kallade 183-dagars-regeln på sitt bord. Målsättningen med regeln är att skapa jobb på fartyg under främmande flagg för svenska nytutexaminerade sjökapten och sjöingenjörer.

En annan fråga gäller fartygsregistrets öppettider. Eftersom sjöfarten är internationell och flaggskiften kan ske i vilken hamn som helst på jorden kan den svenska ordningen med öppettider mellan klockan 09.00–12.00 på vardagar vara begränsande. En övergång till ett elektroniskt register kan vara en lösning. Utredningen beräknas vara färdig våren 2015.

En förändring i förordningen om bemanningsregler för färjor behövs i Sverige. Till stora delar handlar förordningen om kravet på kunskaper i svenska språket på passagerarfartyg. Föreningen anser att det är tillräckligt om driftsbesättningen samt de med särskilda uppgifter vid exempelvis evakuering ska omfattas av ett skandinaviskt språkrav.

Föreningen arbetar för att farledsavgifterna ska tas bort och att Sjöfartsverkets finansiering i stället bör ske via statsbudgeten. Isbrytningen, som är att betrakta som vinterväghållning till havs, bör finansieras via EU.

Föreningen har under året lämnat remissyttrande på Företagsskattekommitténs slutbetänkande (SOU 2014:40). Föreningen anförde att kapitalbehovet inom rederinäringen är stort; belåningsgraden på fartyg kan uppgå till 80 procent. Det innebär att avdragsrätten därmed har betydelse. Rederiföretagen är nästan uteslutande privatägda, vilket i praktiken omöjliggör en ökning av det egna kapitalet genom nyemission.

NÄRINGSPOLITIK PÅ EU-NIVÅ

Den europeiska Redareföreningen, ECSA, har under 2014 beslutat uppdatera sin närsjöfartspolitiska inriktning.

I april 2014 beslutade ECSA:s styrelse att en kontaktgrupp skulle etableras med målsättningen att särskilt tillvarata service- och stödfartyg inom offshoresektorn. Gruppen arbetar under namnet Sectorial Contact Group on Service and Offshore Support Vessels.

EU:s statsstödsregler för sjöfart (SAGL) hanteras numera av DG Competition som avser att förtydliga och anpassa reglerna till den sjöfartspolitiska utvecklingen i EU:s sjöfartsländer.

EU-kommissionen vill inrätta ett så kallat "BlueBelt"-system; ett område där fartygen kan färdas fritt inom EU:s inre marknad med ett minimum av administrativa regler samtidigt som säkerheten, miljöskyddet, samt tull och skattepolitiska åtgärder förstärks genom övervaknings- och rapporteringsresurser.

Direktivet om rapporteringsformaliteter för fartyg som ankommer till och/eller avgår från hamnar i EU:s medlemsstater är under utveckling. Direktivet förutsätter att EU:s medlemsstater utvecklar Single Windows; ett gemensamt datasystem som kan delas av alla myndigheter; till exempel tull, hamn, statliga verk med flera. Systemet innebär att medlemsstaterna åläggs att dela informationen via SafeSeaNet med berörda myndigheter.

För tredje gången under 2000-talet försöker Kommissionen att införa en förordning om regelverk gällande marknadstillträde till hamntjänster och finansiell transparens gällande hamnar. ECSA:s styrelse arbetar för att nuvarande förslag genomförs. Europaparlamentet avser att senarelägga lagstiftningsarbetet till dess man fått klarhet om statsstödsregler för hamnar. EU och USA har inlett förhandlingar om ett transatlantiskt handels- och

investeringssamarbete (TTIP). Frågan hanteras inom ECSA av ECSA:s Services and Offshore Support Vessels Group våren 2015.

Ett antal parter inom World Trade Organization, WTO, diskuterar ett multilateralt avtal om internationell tjänstehandel. Detta avtal avses ingås utanför WTO-samarbetet. Målsättningen är att vid ett senare tillfälle inordna avtalet inom WTO. Nästa förhandling sker i början av 2015. Kina har begärt att få delta i förhandlingarna. USA har hittills motsatt sig detta. I Ministerrådets slutsatser 2012 avseende EU-kommissionens strategi gällande reformeringen av EU:s VAT-system saknas information om den framtida hanteringen av VAT i anslutning till passagerartransporter. Det finns en risk att EU:s skattedirektorat kan komma med ett lagförslag under innevarande eller kommande år.



VIKTIGT ATT VI ENGAGERAR OSS PÅ DEN INTERNATIONELLA ARENAN

Sjöfarten verkar på världens alla marknader och är därför beroende av internationella konkurrensregler. Detta är en av sjöfartens viktigaste principer. För att lyckas krävs att vi inom den nationella föreningen också engagerar oss internationellt.

Föreningen och medlemmarna arbetar aktivt för att påverka regelutvecklingen, framför allt inom EU, men också inom International Maritime Organization (IMO) – FN:s internationella sjöfartsorganisation. Föreningen deltar i de samrådsmöten som regeringen eller Transportstyrelsen anordnar inför internationella möten och har under åren byggt upp en god relation med högt förtroende hos myndigheter och regering. Föreningen är ofta representerad i den svenska delegationen i IMO för att bidra med underlag då svenska förslag ska presenteras, till exempel i fallet med Energy Efficiency Design Index, EEDI. När regelutvecklingen fungerar som bäst på det internationella planet kan det stärka svenska rederiers konkurrenskraft. Det är också viktigt att medverka tidigt i processen så att de internationella regelverken blir rätt från början. Processerna inom EU och IMO hänger tätt samman. Ofta tas ett regelverk först fram av IMO (ex. svavelreglerna) för att sedan bearbetas och bli EU-lagstiftning medan det i andra fall är precis tvärtom, att EU går före och försöker påverka resten av världen genom IMO för att anta EU:s regelverk (ex. MRV nedan).

EU OCH REGELVERKET MONITORING, REPORTING AND VERIFICATION, MRV

Inom EU var den stora frågan under år 2014 förhandlingen av regelverket MRV – Monitoring, Reporting, Verification, av sjöfartens CO₂-

utsläpp. Här arbetade föreningen intensivt tillsammans med ett antal andra länders industrier för att få ett index som är enkelt, rättvisande men som också stödjer syftet med reglerna, nämligen att visa på faktiska utsläpp, något som dock misslyckades. Det visade sig att industrin inte var tillräckligt enade. Nu är regelverket antaget inom ramen för EU. Den globala processen fortsätter på IMO med stort tryck från EU-kommissionen.

Valet till den nya EU-kommissionen gjorde att den politiska agendan under året blev sparsam.

Den nya kommissionären för transportområdet är Violeta Bulc från Slovenien. De senaste åren har sjöfartens frågor i EU främst rört miljö- och klimatområdet vilket gör frågeställningarna lite mer komplexa. Föreningen har under hösten uppvaktat bland annat Sveriges nya parlamentariker i Bryssel samt då de varit på plats i Stockholm.

Föreningen nyttjar medlemskapen i International Chamber of Shipping, ICS och European Community Shipowners' Associations, ECSA på bästa sätt. Detta har under året lett till en diskussion om ett införande av en shortsea shipping panel inom ramen för ICS. Behovet har blivit extra tydligt då fokus tidigare legat mycket på deepsea shipping. Inom ECSA har föreningen också valt att engagera sig i den nystartade offshore-panelen för att kunna matcha medlemmarna i nya Specialsektionen.





FORTSATT AKTIVT MILJÖARBETE

Sjöfarten har svaveldirektivet, förslag på att göra Östersjön och Nordsjön till NECA-områden samt studier om utsläpp av växthusgaser på miljöagendan. Föreningen jobbar på bred front för att flytta fram positionerna både nationellt och internationellt.

Införandet av svavelreglerna i Nordamerika samt Nordvästeuropa vid årsskiftet 2014/2015 var förmodligen det mest omdiskuterade regelverk som sjöfartsindustrin någonsin stått inför. Förutom kostnaden så diskuterades tekniska problem, tillgången på bränsle, efterlevnaden och tillsynen samt risken för överflyttning av last till räls och landsväg, med risk för nedläggningar av sjölinjer som följd. Otaliga utredningar, konsekvensanalyser, workshops och antaganden har föregått införandet av svavelreglerna. Samtidigt har flitens lampa lyst på otaliga rederikontor för att finna den bästa lösningen för att operera fartyg i enlighet med det nya regelverket på ett säkert, miljövänligt och ekonomiskt hållbart sätt. Att svavelreglerna kommer att leda till bättre luftkvalitet i dessa områden är förhoppningen. Myndigheternas ansvar med att säkerställa efterlevnaden av svavelreglerna, trots industrins högljudda rop på åtgärder dröjer dock. Faktum kvarstår att överträdelser i Sverige

endast genererar ett par ynka dagsböter. Dessutom har EU under lång tid diskuterat de avgasreningsanläggningar som många fartyg installerat enligt IMO-regler. Om dessa ska tillåtas operera inom EU har industrin ännu inte fått svar på.

NECA-OMRÅDE I ÖSTERSJÖN OCH NORDSJÖN PÅ GÅNG

Ett annat aktuellt luftproblem – kväveoxider (NOx), visar att det finns långt gångna viljor inom både HELCOM och OSPAR att få Östersjön respektive Nordsjön utsedda till så kallade NECA-områden, vilket redan skett i Nordamerika. Inom ett NECA-område krävs att nya fartyg utrustas med framdrivning som reducerar utsläppen av kväveoxider med cirka 80 procent, jämfört med år 1990, från och med det datum som ett eventuellt regelverk träder i kraft. NECA-områden utses av FN:s internationella sjöfartsorganisation (IMO) efter att de länder som främst berörs av ett sådant område ansökt

om ett utnämmande. Dock råder inte full uppslutning bland de berörda länderna varför en ansökan till IMO ännu inte har skickats in. Skulle det ske under år 2016 så är det troligt att vi har ett NECA-område i vårt närområde inom ett par års tid.

SVÅRT ATT MÄTA ENERGIEFFEKTIVITET PÅ ETT JÄMFÖRANDE SÄTT

En stor internationell fråga är hur man ska reducera CO₂-utsläpp från sjöfarten. I maj 2014 godkände IMO den tredje studien om utsläpp av växthusgaser från den internationella sjöfartsindustrin som gjorts på uppdrag av IMO. I studien uppskattades det totala utsläppet från sjöfarten till 796 miljoner ton CO₂ vilket motsvarade 2,2 procent av det totala utsläppet från mänskliga aktiviteter år 2012. Sedan den första studien har den internationella sjöfarten minskat sin andel med 0,6 procent, mycket tack vare de första globalt omfattande och juridiskt bindande styrmedel som införts för en internationell industrisector (EEDI & SEEMP). Vissa parter anser dock att IMO inte går tillräckligt långt för att stävja utsläppen. EU beslutade hösten 2014 att från och med 2018 övervaka och kartlägga CO₂-utsläpp från fartyg som trafikerar EU, eftersom man menar att IMO går

för sakta fram. EU:s regelverk MRV (Monitoring, Reporting & Verification) nöjer sig inte med att mäta CO₂-utsläppen. Man mäter även individuella fartygs energieffektivitet genom att samla in uppgifter om fartygens last och seglad distans, något som IMO valt att inte göra. Inom industrin är uppfattningarna om EU:s regelverk splittrade och föreningen anser att EU:s system omöjliggör ett rättvist jämförande av olika fartyg. Man tror heller inte att mätningarna kommer att leda till en minskning av det totala utsläppet. Hur IMO kommer att agera återstår att se under kommande år då ett beslut i frågan ska fattas.

BALLASTVATTENKONVENTIONEN KRÄVER BEREDSKAP

En aktuell fråga är när Ballastvattenkonventionen, som Sverige ratificerade i november 2009, kommer att träda i kraft. I februari 2015 återstår endast att stater som representerar 2,14 procent av världstonnaget ansluter sig för att anslutningskravet på 35 procent ska bli uppnått. Därefter träder konventionen i kraft på dagen 12 månader därefter. Konventionens implementeringsfas och eventuella undantag inom HELCOM och OSPAR diskuteras samtidigt som IMO antligen hörsammat industrins bekymmer med typgodkända anläggningar som inte uppfyller reningskraven. En revision av IMO:s riktlinjer för typgodkännande har därför påbörjats. Vad som kommer att gälla för de redan godkända och installerade systemen i framtiden är oklart även om IMO har uttalat att dessa föregångare inte ska straffas.

MEDLEMSREDERIER LÄMNAR AVFALLET I LAND

En ytterligare vattenfrämjande åtgärd införd av IMO är det specialområde som Östersjön utnämns till under MARPOL ANNEX IV. Utnämmandet förbjuder dumpning av toalettavfall från passagerarfartyg när de trafikerar Östersjön. Förbudet kommer dock inte att träda i kraft förrän erforderliga anläggningar för avfallet finns på plats i de hamnar som dessa fartyg trafikerar. Föreningen välkomnar förbudet vars medlemmars fartyg som trafikerar Östersjön har lämnat detta avfall i land sedan många år.

OMFATTANDE AGENDA INOM MILJÖMRÅDET

Föreningen arbetar aktivt med att reducera sjöfartens negativa påverkan på miljön, såväl nationellt som internationellt. Utvecklingen av miljöfrämjande teknik för den internationella sjöfartsindustrin leds i många fall av våra medlemmar. Det visar de framgångar som projekten med fartyg framdrivna av Liquefied Natural Gas (LNG), metanol samt batterier rönt. Utvecklingsarbetet är dyrbart och framgångarna är beroende av att det finansiella systemet och dess mekanismer finns på plats. Mycket välkommet är därför Sjöfartsverkets initiativ till ett nytt system för farledsavgifter. Det innebär att fartyg som investerat i miljöpremierande åtgärder, utöver de obligatoriska, är tänkta att få reducerade hamn- och farledsavgifter.



Fredrik Larsson, Miljö



SEKTIONER OCH KOMMITTÉER

Många medlemsföretag deltar i en eller flera sektioner eller kommittéer. Det stora engagemanget borgar för att de beslut 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.

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

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 OCH TEKNIK

- 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 OCH TEKNIK

- 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 38 47 503
 +46 707 50 56 96
 pia.berglund@sweship.se



TRYGGVE AHLMAN
Sjösäkerhet och teknik
 +46 31 38 47 504
 +46 708 68 29 66
 tryggve.ahlman@sweship.se



CARL CARLSSON
Forskning och innovation
 +46 31 38 47 505
 +46 709 93 25 30
 carl.carlsson@sweship.se



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



ANNETTE OLAUSSON
Ekonomi
 +46 31 38 47 502
 +46 734 04 26 99
 annette.olausson@sweship.se



PER A. SJÖBERGER
*Direktör Näringsvillkor,
 styrelsens sekreterare*
 +46 31 38 47 506
 +46 706 34 82 50
 per.a.sjoberger@sweship.se



MARIE TALCOTT
*Administration,
 medlemskontakter*
 +46 31 38 47 501
 +46 769 46 39 88
 marie.talcott@sweship.se



CHRISTIAN LÖVGREN
Näringspolitik
 +46 8 409 200 21
 +46 707 20 05 23
 christian.lovgren@sweship.se



FREDRIK LARSSON
Miljö
 +46 31 38 47 507
 +46 707 54 35 47
 fredrik.larsson@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

Svensk Sjöfart



JONAS BACKMAN

Sirius Shipping AB



CLAES G. BERGLUND
Stena AB



JAN HANSES
Viking Rederi AB



TORKEL HERMANSSON
Tarbit Shipping AB



HÅKAN JOHANSSON
Rederi AB Gotland



RAGNAR JOHANSSON
Svenska Orient Linien AB



ANDERS KÄLLSSON
Erik Thun AB



HELÉNE MELLQUIST
Rederi AB Transatlantic



PER A. SJÖBERGER
Sekreterare
Svensk Sjöfart



VÄRLDSUNIKT INFORMATIONSSYSTEM

Reglerna för sjösäkerhet är under ständig utveckling.

Ett nytt regelverk för sjöfarten i Arktis och Antarktis har resulterat i en Polarkod, Costa Concordia-katastrofen har drivit fram nya säkerhetsregler för passagerarfartyg och svenska rederinäringen bygger vidare på ett världsunikt informations-system för säkerhetsanalyser; ForeSea.

FN:s internationella sjöfartsorganisation, IMO, har efter fyra års arbete enats om ett nytt regelverk för sjöfarten i Arktis och Antarktis; Polarkoden. Den gäller för nybyggda fartyg över 500 bruttoton från januari 2017 och för existerande fartyg efter den första sjövärdighetsbesiktningen efter januari 2017. För att koden ska bli gällande så snabbt som möjligt kopplades Polarkoden till de redan gällande sjösäkerhets- och miljökonventionerna. Polarkoden omfattar fartygens konstruktion, utrustning, operationella förmåga, sjömännens utbildning, sjöräddning och miljöpåverkan. I arbetet har IMO:s arbetsgrupp lyft fram de specifika förhållanden som råder i Arktis- och Antarktis-regionerna. Det handlar om snabba väderskiftet, låga temperaturer i kombination med hårda vindar, extrema isförhållanden och fartygens geografiska utsatthet i nödställda lägen med avsaknad

av externa räddningsorganisationer. Men också den specifika och skyddsvärda marina miljön som utgör viktiga reproduktionsplatser för olika djurarter. Fartyg som seglar in i de definierade polarområdena ska vara utrustade med ett Polar Ship Certificate och en Polar Water Operational Manual där det framgår vilken typ av is- och temperaturförhållanden fartyget har tillstånd att segla i.

I certifikatet anges om fartyget uppfyller funktionskraven som kategori A-, B- eller C-fartyg. Ett kategori A-fartyg ska ha styrka och operativ förmåga att säkert kunna framföras i istäckta farvatten med medelhög årsis med inslag av flerårsis. Motsvarande funktionskrav för ett kategori C-fartyg är betydligt lägre satta då dessa fartyg förväntas segla in i ett isfritt polarområde där medeldygnstemperaturen inte understiger -10 grader C.



Arktis har en annorlunda gränsdragning söder om Grönland, norr om Island, syd om Svalbard och ingången till Barents hav. I öster vid Berings sund går gränsen vid N 60.

FAKTA

Totalt antal fartygspassager mellan Barents hav och Berings sund den så kallade Nordostpassagen, NOP. Siffrorna är hämtade från Barents Observer.

2011: 34 fartyg

2012: 46 fartyg

2013: 71 fartyg (totalt 270 fartyg fick tillstånd av ryska myndigheter att segla igenom NOP, endast 71 använde tillståndet)

2014: 23 fartyg till och med november (1/3 av fjolårets trafik).

Seglingsdistanser mellan Asien och Europa genom Nordostpassagen i Nautiska mil.

Till Rotterdam via:

	Suezkanalen	NO-Pass.	Diff.
Yokohama, Japan	11,133	7,010	37%
Busan, South Korea	10,744	7,667	29%
Shanghai, China	10,577	8,046	24%
Hong Kong, China	9,701	8,594	11%

Sjövägen över Norra Ishavet mellan Rotterdam i Nederländerna till Kobe i Japan tar 23 dagar medan en resa via Suezkanalen med samma start och mål tar 33 dagar, räknat på en medelfart av 14 knop. Under augusti och fram till mitten av september är isutbredningen som minst i Arktis. Ett av de fartyg som seglade via Nordostpassagen under 2014 var Stena Bulks Stena Polaris. Stena Polaris; 65.000 dwt, längd på 183 m, bredd 40 m.



Antarktis definierade polarområde; S 60–S 90.

NYA SÄKERHETSREGLER FÖR PASSAGERARFARTYG

Regelverket för skadestabilitet för passagerarfartyg är under revision i IMO, FN:s internationella sjöfartsorganisation. Arbetet är en konsekvens av Costa Concordia-olyckan år 2012. De flesta av regelförslagen är initierade av Cruise Liners International Organisation, CLIA som är kryssningsrederiernas internationella organisation. Då reglerna inte skiljer mellan fartygstyperna, kryssnings- och RoRo Passagerarfartyg, är det av största betydelse för svensk sjöfart att belysa konsekvenserna av de nya förslagen för RoRo Passagerarfartygen och konstruktivt bidra i regelutvecklingsprocessen. RoRo Passagerarfartyg är en väsentlig del av den svenska infrastrukturen och skiljer sig konstruktionsmässigt från kryssningsfartyg. Likaså är de operativa förutsättningarna annorlunda. Efter Estonia-katastrofen 1994 har det genomförts en rad regelförbättringar för RoPax Passagerarfartygen.

Målsättningen med den nuvarande revisionen är att höja överlevnadsindexet för passagerarfartyg i läckskadat skick. Med stöd av forskningsmedel från Sjöfartsverket har svensk sjöfartsnäring initierat ett forskningsprojekt "Damage Stability for RoRo Passenger Ships". Arbetet har pågått i ett år med medverkan från rederier, akademi och myndighet.

FLYKTINGSTRÖMMARNA I MEDELHAVET ÖKADE UNDER 2014

Handelssjöfarten tar sitt räddningsansvar för de utsatta flyktingarna vilka lämnats åt sitt öde i bristfälliga farkoster utanför Nordafrikas medelhavskust. Under riskfyllda räddningsoperationer tas de nödställda ombord, ibland upp till hundratals människor, för vidare transport till närmaste migrations-/mottagarhamn, som oftast är på Sicilien. Den långsiktiga lösningen på den humanitära katastrof som utspelar sig är av politisk natur och inget handelssjöfarten kan råda över. Ett direkt ansvar ligger på de Nordafrikanska kuststaterna som med ökad kustbevakning skulle kunna hindra smugglarfartygen att lämna hamn. För att detta ska bli verklighet behövs politisk kraft och vilja men också materiellt och ekonomiskt stöd från övriga världen. Enligt officiella siffror från EU flydde 2014 totalt 276 113 människor över Medelhavet för att söka sig mot Europa. Det är en ökning med 155 procent jämfört med tidigare år då över

107 000 personer gjorde samma farofyllda resa. En rad händelser med katastrofala utgångar har ägt rum under 2014 som visar på en extrem cynism bland människo-smugglarna i Nordafrika.

Både Stena AB och Walleniusrederiernas fartyg har deltagit i räddningsarbetet under 2014.

TRANSPORTSTYRELSEN FÖRENKLAR REGLER

Transportstyrelsen är den svenska föreskrivande sjöfartsmyndigheten som förutom tillsyn av reglernas efterlevnad också har ett ansvar att förverkliga politikens målsättningar avseende regelförenklningar.

Den enskilt viktigaste frågan för rederinäringen är den utökade delegeringen av fartygscertifikaten. Rederierna bedömer att man kan genomföra avsevärda effektiviseringar med samordning av besiktningssarbete. Transportstyrelsen planerar att övergå till en mer riskbaserad tillsyn som är fallet inom flyget. En viktig förutsättning för denna nya tillsynsform är att delegeringsfrågan är löst.

I början av 2015 tillsattes en så kallad "inflaggningslots" för att underlätta och ge service för de rederier som vill flagga svenskt.

Nytänkande från myndighetens sida har präglat införandet av de nya grundläggande säkerhetsutbildningarna enligt STCW "Manila". Grundprincipen är att besättningsmedlemmarna ska utbildas för de arbetsuppgifter de utför enligt fartygens säkerhetsorganisation. Nytt är också tolkning av fartområdesfrågor där den nuvarande svenska tolkningen är minst lika bra som våra grannländers.

Inre vattenvägar (IVV) är ett nytt transportmedel som enligt EU:s direktiv EU/2006/87 för inlandssjöfart har införts i svensk lag. Från och med december 2014 är det möjligt att bedriva inlandssjöfart på Göta älv, Vänern och Mälaren och fler områden ska öppnas. IVV öppnar för möjligheten att

utveckla gods- och passagerartrafik på svenska inre vattenvägar i konkurrens med framför allt väg- och järnväg.

IVV är sedan mer än 100 år ett väl utarbetat transportsätt på kontinenten och transporterna som utförs inom EU:s inre vattenvägar omfattar cirka 140 miljarder tonkilometer per år.

Nätet består av 37 000 km inre vattenvägar på floder, sjöar och kanaler i 20 medlemsstater. Inlandssjöfarten är tyst och energieffektiv vilket är av central betydelse för logistiken när det gäller varutransport 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. Samhälls- och miljönyttan av inre vattenvägar är oomtvistad. Det som kan försvåra för en snabb och bred utveckling av den svenska inlandssjöfarten är de tekniska sär- och tillägsregler som Transportstyrelsen valde att lägga in i regelverket.

VÄRLDSUNIKT INFORMATIONSSYSTEM FÖR BÄTTRE SJÖSÄKERHET

ForeSea är ett sjösäkerhets- och informationssystem som är byggt av den svenska rederinäringen och dess operatör i nära samarbete med myndigheten. I den gemensamma incidentbasen är transparens, kunskapsöverföring och delat vetande rådande. Det som skiljer ForeSea från andra system är att informationen i databasen kan användas för säkerhetsanalyser för specifika händelser och därmed bidra i det förebyggande sjösäkerhetsarbetet. Systemet innehåller i dag 3150 rapporter. Systemet är världsunikt i sitt slag och något det svenska sjöfartsklustret ska vara stolta och rädda om.

Tryggve Ahlman, Sjösäkerhet och teknik





FORSKNING OCH INNOVATION FORMAR FRAMTIDEN

Forskning och innovation inom sjöfarten är en viktig fråga ur flera olika perspektiv. I grunden är sjöfartsforskning en av fyra grundförutsättningar för en svensk rederi- och sjöfartsnäring.

En stark svensk sjöfart som ligger i internationell framkant för utvecklingen av miljö- och säkerhetsfrågor samt en energieffektiv sjöfart är basen för att Sverige ska uppnå nationella transport-, närings- och miljöpolitiska mål. Sjöfarten står inför stora utmaningar på kort och lång sikt. I det korta perspektivet handlar det om att hantera de regionala särreglerna gällande svaveldirektivet som infördes 1 januari 2015. Direktivet innebär att det tillåtna svavelutsläppet sänkts från 1,0 till 0,1 procent. I våra grannländer har sjöfarten och sjöfartsberoende industrier erhållit direkta stöd för att bättre kunna hantera de nya reglerna. I Sverige har vi fått ett utökat stöd för sjöfartsforskning. Svensk rederinäring arbetar efter visionen om en sjöfart utan negativ påverkan i luft och vatten. Sjöfartens utmaning är att uppnå visionen och samtidigt skapa lönsamhet med konkurrenskraftiga transporter till sjöfartsberoende industri.

Transportsektorn anses ibland ha hamnat på efterkälken i arbetet med att reducera sin klimat- och miljöpåverkan. I transportsektorn lyfts sjöfarten ofta fram som det transportslag som vidtagit minst åtgärder. Sjöfarten verkar på en internationell marknad och målet måste vara internationellt överenskomna och globalt gällande regler. En konkret åtgärd att ändå nå fram med regionala lösningar är att öka stödet till sjöfartsforskningen. Under året 2013 uppgick det direkta stödet till sjöfartsforskning till 35 MSEK och ökades till 50 MSEK under 2014.

Åren dessförinnan har de statliga anslagen till sjöfartsforskning varit begränsade till de så kallade Estoniapengarna (100 MSEK) under åren 1994–2005. Samtidigt har stödet till sjöfartsforskning som Sjöfartsverket tidigare avsatt av sina avgiftsmedel upphört. Trafikverket, Sjöfartsverket, Transportstyrelsen och Luftfartsverket svarade på regeringens uppdrag om trafikslagens forskningsbehov (N2013/121/TE), att sjöfartens behov ligger mellan 100–300 MSEK per år. Nivån på de offentliga medlen till sjöfartsforskning måste höjas för att motsvara nuvarande och framtida utmaningar. Andra sektorer och andra trafikslag har i vissa delar kommit betydligt längre än sjöfarten i sitt arbete att reducera sin påverkan på klimat och miljö, men detta har föregåtts eller skett parallellt med offentligt stöd till forskning och samarbete.

REDERINÄRINGEN AKTIV INOM OLIKA PLATTFORMAR

Den svenska rederinäringen och föreningen har varit och är mycket aktiva inom området forskning och innovation. Arbetet sker utifrån tre olika plattformar; Energikansli, Zero Vision Tool (ZVT) och Lighthouse. År 2005 lades grunden för en tvärvetenskaplig svensk sjöfartsforskning av föreningen Svensk Sjöfart, Chalmers och Handels-högskolan i Göteborg; vilket resulterade i forskningssamarbetet Lighthouse. Även Sjöfartsverket, Västra Götalandsregionen och Vinnova anslöt sig till projektet. Den svenska



Carl Carlsson, Forskning och innovation

rederinäringen har investerat 100 MSEK i Lighthouse för att bygga en plattform för svensk forskning inom sjöfart. Under 2014 togs ett viktigt och välkommet steg att bredda Lighthouse till att bli ett nationellt centrum. Läs mer om Lighthouse på www.lighthouse.nu.

Zero Vision Tool (ZVT) har fokus och utgångspunkt att utifrån industriprojekt koppla ihop ett Triple Helix-samarbete med myndigheter och akademi. Under året har ZVT:s verksamhet vuxit såväl med antal projekt som uppmärksamhet på den internationella arenan. Året började med att ZVT blev utvald att representera "industrin" i den Roadmap Östersjöstaterna arbetat fram för att stödja utvecklingen av sjöfarten i närområdet. Under året har det varit mycket arbete med detta och i december tog HELCOM det glädjande beslutet att inrätta en underkommitté där ZVT rekommenderas som metod för det vidare arbetet. I november arrangerade ZVT på uppdrag av EU en uppskattad konferens i Göteborg. Det är till Sverige och på svensk sjöfart Europas blickar nu riktas! Antalet industriprojekt har nära dubblats under året. Den totala investeringen svensk sjöfart, inom ramen för ZVT, gör för att anpassa sig till svavelreglerna och andra utmaningar inom miljöområdet uppgår till 500 000 MEUR. Om vi tar hänsyn till att flera av projekten gäller nybyggnation, uppgår investeringen till över 1000 MEUR.

SVERIGE I FRAMKANT FÖR NYA BRÄNSLEN

Sverige och svensk sjöfart ligger i absolut framkant när det gäller att utveckla och prova olika alternativa bränslen samt att bygga infrastrukturen för detta. ZVT-rapporteringen har visat att mycket av arbetet kan hanteras inom industrin, men det är också uppenbart att vi behöver hjälp. Likt tidigare år har Transportstyrelsen bidragit med avgörande stöd för utvecklingen av regelverk för alternativa bränslen. På ZVT-plattformen återfinns nu projekt som gäller nya typer av skrubbertekniker och projekt för bränslen som metanol, LNG och el. Utmaningen för industrin ligger primärt inte i teknikfrågor, utan gäller främst de finansiella mekanismerna. Det arbete som pågår hade inte varit möjligt utan EU:s bidrag.

I flera av våra grannländer får industrin direkt nationellt stöd för att anpassa sjöfarten efter svavelreglerna och andra utmaningar, främst inom miljöområdet. I Sverige har vi fått "stöd att söka stöd" något som föreningen försöker förvalta på bästa möjliga sätt genom ZVT. Under året har ett omfattande arbete för att förvalta de bidrag som redan är beviljade från EU och att formulera nya ansökningar. Bidragen som erhållits, och de som söks, uppgår i snitt till cirka 30 procent av det industrin nu investerar. Hur industrin ska finansiera återstående belopp och i det fall bidrag inte kan erhållas, är en central fråga.

AVGIFTER FÖR SJÖFARTEN – ETT STYRMEDEL I SIG

Framtida utveckling är inte bara fråga om bidrag, frågan om exempelvis farleds- och hamnavgifter har stor betydelse. Sverige har en lång tradition, baserat på överenskommelser mellan Sjöfartsverket, Sveriges Hamnar och Redareföreningen att arbeta med miljödifferenterade avgifter. Nu tar rederinäringen steget att pröva alternativa bränslen och det är avgörande att alla medverkar till denna utveckling där så är möjligt. Det är mycket glädjande att ett antal hamnar under året har annonserat att de kommer lämna "early movers"-rabatt. Utmaningen i nästa steg blir att försöka samordna de rabatter och de olika index som i dag redan finns. Det är då man kan nå en samlad styrande effekt. Förhoppningen är att Sjöfartsverket tar ledningen i arbetet att revidera sitt system för farledsavgifter.

SAMHÄLLSEKONOMISKA VINSTER

Under 2014 skapades och kopplades en universitetsgrupp till ZVT för att objektivt mäta och verifiera de miljöinvesteringar industrin nu gör i både "Ton och EUR". I många fall gör industrin investeringar som går långt utöver vad regelverk kräver och svensk sjöfart har en lång tradition att internationellt leda arbetet inom både säkerhets- och miljöområdet. Men värdet av detta proaktiva arbete måste beskrivas. De första preliminära beräkningarna för några testprojekt visar på stora samhällsekonomiska vinster när sjöfarten går över till alternativa bränslen. I takt med att sjöfarten nu vidtar åtgärder och betalar betydligt större andel av sina externa kostnader, måste möjligheten att avlasta övriga trafikslag öka. Sverige måste revidera modellerna för hur de olika trafikslagens samhällsekonomiska kostnader beräknas.

Att gemensamt jobba med lösningar är det proaktiva sättet att driva utvecklingen framåt. Sjöfartsverkets och Trafikverkets stöd till ZVT har fått en mycket stor utväxling för Sverige, svensk sjöfart och i samhällsekonomisk nytta. Läs mer om ZVT på www.zerovisiontool.com.

Ökad energieffektivisering är en angelägen fråga för industrin, både på kort och lång sikt, oaktat vilket bränsle som väljs. Ett nytt steg i den riktningen har tagits under året. En kartläggning av energistatusen på svenskkontrollerade fartyg pågår som syftar till att rederierna ska dela sitt kunnande om vilka åtgärder som kan minska fartygens energiförbrukning.



AKTIVA MÖTEN UNDER ÅRET

Föreningen kan se tillbaka på ett händelserikt år 2014!

Den 1 februari tillsatte styrelsen Pia Berglund som ny vd efter Christer Schoug. Det blev en rivstart på året med föreningens många event och möten där såväl politiker som organisationsföreträdare och myndigheter nu blivit varse att sjöfarten är att räkna med, inte minst på den näringspolitiska arenan.



David Kristensson, Northern Offshore Services välkomnades i oktober som ny medlem i föreningen Svensk Sjöfart av Pia Berglund. Företaget förser genom sina specialbyggda fartyg offshoreverksamheten med personal och material.



Så här har vi tänkt oss, berättar Nygårdsskolan 7B för Irene Fällström, som medverkar i juryn för skoltävlingen Framtida transporter. År 2014 var det Sjöfarten som vann tävlingen med världens miljövänligaste fartyg. Tävlingen arrangeras årligen i februari på Universeum i Göteborg och engagerar också Volvo, Schenker, Preem, SJ, Trafikverket, Göteborgs Stad, Göteborgs universitet, Göteborgs Hamn och Chalmers.



Statssekreterare Ingela Bendrot, Näringsdepartementet, samlade till möte om one-stop-shop – hur kan svensk inflaggning göras effektivare? Föreningen har drivit frågan som nu blivit verklighet. Från vänster: Pia Berglund, föreningen Svensk Sjöfart, Ingrid Cherfils, Transportstyrelsen, Lars Johansson, Svenska Skeppshypotek, Ingela Bendrot, Näringsdepartementet, Ingemar Hansson, Skatteverket, Staffan Widlert, Transportstyrelsen och Ann-Catrine Zetterdahl, Sjöfartsverket.



Viking Line var som brukligt väl representerade i Almedalen med Helena Kneck, Jan Hanses och Johanna Boijer. Föreningens seminarier hölls i Sjöfartsforums tält tillsammans med andra aktörer i det maritima klustret. Gotlandsbolaget upplät sin trädgård för arrangemanget samt "garaget" där föreningen höll sin sedvanliga sjöfartsutställning.



Under året gick diskussionerna heta i många möten om en ny och lägre Göta älvbro i Göteborg. Johan Källsson Thun AB hyser stor oro för sina fartyg som kör last på älven upp till Väneren: "Våra båtar är specialbyggda för att kunna klara den höjd som nuvarande bro har. Det blir en spik i kistan med en lägre bro". På bilden tillsammans med Stina Bergström (MP) under Stockholms sjöfartsdag där föreningen var medarrangör till Ångfartygs-Befälhavare-Sällskapet i oktober.

J A

till svensk sjöfart

Sigvaldsgatan 10, 411 01 Göteborg
T: 031 823 1000
E: info@sejofart.se

Lagom till Almedalsveckan lanserades kampanjen "JA till svensk sjöfart!". Med rätt politik kan svensk sjöfart växa. En studie från Oxford Economics visade att den svenska sjöfarten har mycket att vinna med en tonnageskattereform.



Swedish Maritime Day hölls på Svenska Mässan i Göteborg den 8 april. Föreningen var medarrangör till dagen med fokus på havsmiljö och maritima branscher. Björn Blomquist, Rederiaktiebolaget Eckerö, medverkade i programmet.



Föreningens ordförande Anders Boman uppvaktade Jytte Guteland (S) Europaparlamentariker i utskottet för Miljö, folkhälsa och livsmedelssäkerhet vid hennes besök i Stockholm i oktober. Sjöfarten är lösningen på morgondagens miljöutmaning var budskapet. Jytte höll med och lovade att sjöfarten kommer att bli en viktig fråga för den nya regeringen.



Förslag till nya sjöfartsavgifter – nej tack! Sjöfartsverkets kundråd i september bjöd på dialog om sjöfartsavgifter. Gun Rudeberg, Stockholms Hamnar och Hans Friberg, Tallink Silja uttryckte stor oro över förslaget som kommer att öka kostnaderna för främst färjor och Ro Ro/Ro Pax.

Över 100 personer medverkade i livliga samtal om sjöfart den 26 mars då föreningen bjöd in till dialogmöte med titeln Svensk sjöfart på en global marknad. Mötet hölls på Myntkabinettet i Stockholm.

Att sjöfarten är ett miljöeffektivt transportalternativ som borde väga tungt i planeringen av framtida infrastruktur, sammanfattar dagen på ett bra sätt.



Christoffer Holmström, sjöbefäl, guidade besökarna under Almedalsveckan i föreningens utställning. David Erixon, Näringsdepartementet provade på hur det är att vara styrman.

LIGHTHOUSE – FORSKNING OCH UTVECKLING

För kompetenscentret Lighthouse var 2014 ett mycket intensivt år, med många disputationer och deltagande i stora forskningsprojekt, samtidigt som Lighthouse nya fas som ett nationellt center drogs igång.

Lighthouse första fas startade år 2006 av Sveriges Redareförening och är ett tioårigt program för att stärka sjöfartsforskningen och utbildningen inom Chalmers och Handelshögskolan i Göteborg. Även VINNOVA, Sjöfartsverket och Västra Götalandsregionen kom med som finansierande partners. Under de tio åren kommer omkring 250 miljoner kronor att ha investerats direkt genom Lighthouse, och den totala omsättningen för forskning- och utbildningsmiljöerna inom sjöfartsområdet på Chalmers och Handelshögskolan under de tio åren är över en miljard kronor.

Under 2014 har flera Lighthousefinansierade doktorander disputerat. Bland annat Carl Sjöberger vid Handelshögskolan i Göteborg som lade fram sin avhandling där han analyserat tankrederiers affärstrategier, och Selma Brynolf på Chalmers som gjort en jämförelse av miljöpåverkan hos nuvarande och framtida fartygsbränslen. Samtidigt har över hundra vetenskapliga artiklar publicerats och man deltar i ett stort antal forskningsprojekt.

FORSKNINGSSAMVERKAN OCH NÄTVERK

Parallellt med det fortskridande arbetet i Lighthouse första fas har den nya fasen som nationellt maritimt kompetenscenter utvecklats. Lighthouse ska arbeta med forsknings-

samverkan och nätverk för att samla akademi, institut, industri och offentliga aktörer inom det maritima området. Program och finansiering är ytterligare en viktig del av det kommande arbetet där Lighthouse ska mobilisera stöd och resurser till maritima forsknings-, utvecklings- och innovationsprogram, drivna av närings- och samhällets behov. Lighthouse arbete består även av en kommunikationsplattform där man sprider och genererar intresse för maritim forskning, utveckling och innovation.

Initiativet till att skapa ett nationellt maritimt kompetenscenter invigdes av dåvarande infrastrukturministern Catharina Elmsäter-Svärd under Almedalsveckan i Visby, och grundande parter till den nya fasen är nu förutom Svensk Sjöfart också Chalmers, Göteborgs universitet, KTH, Linnéuniversitetet, Sjöfartsverket, Stiftelsen Sveriges Sjömanshus, VINNOVA samt Västra Götalandsregionen. Tidigare verksamhetschefen Bengt-Olof Petersen gick i pension i oktober. Ny på posten är Åsa Burman. Hon kommer närmast från Göteborg Energis stora biogasprojekt GoBiGas där hon var projektchef och vd, tidigare har hon bland annat jobbat som vice vd för Göteborgs hamn med ansvar för energihamn, färje- och kryssningsverksamhet samt sjötrafik och säkerhet.



NY HEMSIDA OCH FILM

De forsknings-, utvecklings- och innovationsprogram som Lighthouse ska samordna kommer parterna med andra inom det maritima klustret att utveckla under 2015. Målsättningen är att uppnå en årlig omsättning om 100 miljoner kronor per år för forskning inom den maritima sektorn fram till år 2020.

Lighthouse lanserade under 2014 en ny hemsida med nyheter och information. Mot slutet av året hade sidan 1000 unika besökare i månaden. Dessutom har det producerats en mycket uppskattad film om kompetenscentret.

Lighthouse anordnade under året olika seminarier, workshops och konferenser. Bland annat arrangerades ett seminarium om redares kommersiella vardag, samt det årliga Annual Strategic Workshop, där ett 50-tal deltagare från hela maritima klustret var med och diskuterade Lighthouse inriktning och arbete.

Lighthouse ansvarar också för samordningen av ett nystartat traineeprogram för skeppsbyggare, där två nyligen utexaminerade från Chalmers eller KTH får spendera 12 månader på ett antal olika svenska maritima företag.



Åsa Burman, verksamhetschef



TURISTER LOCKAS AV PASSAGERARREDERIERNA

I fjol reste drygt 25,5 miljoner passagerare med färje- och kryssningsrederierna. Det är nästan lika många resenärer som med utrikesflyget (25,8). Passagerarna spelar en stor roll för turismens utveckling i Sverige.

Som näring har passagerarrederierna en stor betydelse för att marknadsföra Sverige utomlands och för landets tillväxt. Jobb skapas, pengar spenderas på shopping, hotellnätter, mat och på upplevelser. Sverige växer som turistland och vårt land skulle kunna bli en ännu större turistmagnet. Passagerarrederierna satsar varje år 260 miljoner kronor på att marknadsföra Sverige på utländska marknader och de satsningarna genererar mer än 27 miljoner kunder. Staten satsar 110 miljoner på att marknadsföra Sverige. Om den marknadsföringsbudgeten fördubblades skulle man ganska lätt kunna öka turismen ännu mer.

LYCKAD MARKNADSFÖRING

Att passagerarrederiernas satsning på marknadsföring betalar sig, visar den ökade trafiken från Danmark, Polen, Tyskland och Finland. Trafiken från Ryssland och Baltikum har också ökat konstant de senaste åren, även om den har tillfälligt minskat på grund av krisen i Ukraina. Trots positiva siffror står branschen inför stora utmaningar den närmaste tiden: konkurrens från flyget, sviktande världsekonomi och inte minst ökade bränslekostnader på grund av de nya utsläppsreglerna. Det slår mot turismen med prisökningar som följd. Sjöfarten hade önskat mer stöd för att klara omställningen. Stora investeringar krävs för att miljöanpassa fartygen.

SJÖFARTEN STÅR FÖR EN MYCKET STOR DEL AV VARUINFLÖDET TILL SVERIGE

Passagerarantalet har saktat men säkert närmat sig toppnoteringarna innan den ekonomiska

krisen 2007–2008. Med tiden kommer troligen också flygbolagen bli tvungna att konsolidera sig. Då kommer sannolikt långresor tappa på bekostnad av närturismen – det kan bidra till att branschen kommer tillbaka till de tidigare volymerna.

Jari Virtanen, ordförande Passagerarrederierna och vd, Stena Line Travel Group

FAKTA

Under 2014 ökade turismen kraftigt i Sverige mätt som antalet kommersiella övernattnings- eller gästnätter. Jämfört med tidigare rekordåret 2013 steg gästnätterna med drygt 5 procent, från 53,7 miljoner till 56,6 miljoner. Av dessa står utländska resenärer för en fjärdedel (Tillväxtverket 2015a). Det utom-europeiska resandet ökade med över 20 procent förra året. Särskild värt att notera är att antalet indiska besökare långt mer än fördubblats sedan 2010. Indien är i dag Sveriges tredje största fjärrmarknad efter tvåan Kina och särklassiga ettan USA. De senaste åren har inneburit en förskjutning mot mer avlägsna länder, men det är fortfarande våra grannar som utgör den största delen av turistnäringens totala utlands-marknad: Norge, Tyskland och Danmark svarar ensamma för drygt hälften av de utländska gästnätterna (Tillväxtverket 2015a; Tillväxtverket 2015b).





MEDLEMMAR

Ahlmark Lines AB

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

Atlantic Container Line AB

Hans Dahlberg
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
E-post: info@charterfrakt.se

BB Sverige AB

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

Brax Shipholding Rederi AB

Johan Brax
Klippan 3
414 51 Göteborg
Tel: 031-18 32 00
Fax: 031-18 32 60
E-post: 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
E-post: 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
E-post: tell@bunkertell.se
www.bunkertell.se

Concordia Maritime AB

Kim Ullman
405 19 Göteborg
Stenaterminalen, Masthuggskajen
Tel: 031-85 50 00
E-post: 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
E-post: 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
E-post: morgan.olausson@dfds.com
www.dfds.com

Donsötank, Rederi AB

Roger Nilsson
Donsö Hamnväg 18
430 82 Donsö
Hamnen
Tel: 031-97 33 60
Fax: 031-97 33 69
E-post: 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
E-post: tech.dept@rederiabeckero.ax
E-post (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
E-post: 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
E-post: dag@engstromshipping.se

Finnlines Ship Management AB

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

Fjordtank Rederi AB

Andreas Magnusson
Fiskebäcks hamn 34
426 58 Västra Frölunda
Tel: 031-29 15 94
E-mail: 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
E-post: fredrik.grenestedt@telia.com

Furetank Rederi AB

Lars Höglund
Korsholmebacke
430 82 Donsö
Tel: 031-97 32 70
Fax: 031-97 32 71
E-post: 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
E-post: rabg@gotlandsbolaget.se
www.gotlandsbolaget.se

Gotland Tankers AB

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

Hamburg Süd Norden AB

Göran Petersson
Positionen 10
115 74 Stockholm
Hangövägen 29
Tel: 08-503 044 00
Fax: 08-503 044 10
E-post:
goran.petersson@sto.hamburgsud.com

Klippan's Båtmansstation, AB

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

Laurin Maritime AB

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

Luleå Hamn AB

Roger Danell
Strörmörvägen 9
974 37 Luleå
Tel: 0920-45 40 07
Fax: 0920-45 40 27
E-post: bogserbat@lulea.se
www.portlulea.com

MMT - Marin Mätteknik AB

Ola Oskarsson
Sven Källfelts gata 11
426 71 Västra Frölunda
Tel: 031-762 03 00
Fax: 031-762 03 01
E-post: 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
E-post: 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
E-post: david.kristensson@n-o-s.eu
www.n-o-s.eu

Nynas AB

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

Oljola AB

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

Preem AB

Petter Finn Holland
112 80 Stockholm
Warfvinges väg 45
Tel: 010-450 10 00
E-post: 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
E-post: 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
E-post: 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
E-post: sirius@siriusshipping.eu
www.siriusshipping.eu

SOL North Europe Service AB

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

Stena AB

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

Stena Bulk AB

Erik Hånell
405 19 Göteborg
Danmarksterminalen
Tel: 031-85 50 13
Fax: 031-12 06 51
E-post: 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
E-post: info@stenaline.com
www.stenaline.com

Stena Line Öresund AB

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

Stena Marine Management AB

Claes Davidsson
405 19 Göteborg
Danmarksterminalen
Tel: 031-85 50 00
Fax: 031-12 06 51
E-post: 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
E-post: jeanette.johansson@stena.com

Stena Sessan Rederi AB

Bert Åke Eriksson
Box 2181, 403 13 Göteborg
Rosenlundsgatan 3
Tel: 031-774 35 30
Fax: 031-774 23 20
E-post: 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
E-post: tankers@stochart.com
www.stochart.com

Svenska Orient Linien AB

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

Svenska Ostindiska Companiet AB

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

Svitzer Sverige AB

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

Tallink Silja AB

Kadri Land
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
E-post: 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
E-post: thun@thun.se
www.thun.se

TransAtlantic, Rederi AB

Tom Ruud
Box 8809, 402 71 Göteborg
Tel: 031-763 23 00
Fax: 031-763 23 70
E-post: info@rabt.se
www.rabt.se

Transbulk 1904 AB

Richard Raimer
Lilla Bommen 1
411 04 Göteborg
Tel: 031-771 23 00
Fax: 031-15 29 50
E-post: everybody@transbulk.se

TT-Line AB

Hannes H. Conzen
Box 94, 231 22 Trelleborg
Hamngatan 9
Tel: 0410-560 00
Fax: 0410-561 75
E-post: 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
E-post: tryggve.moller@tarntank.se
www.tarntank.net

Veritas Tankers, Rederi AB

Ove Johnsson
Tjärebergsvägen 10
430 82 Donsö
Tel: 031-97 20 45
Fax: 031-97 26 11
E-post: 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
E-post: 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
E-post: info@walleniuslines.com
www.walleniuslines.com

Wallenius Wilhelmsen Logistics AB

Erik Noeklebye
Box 38193, 100 64 Stockholm
Tel: 08-772 08 00
Fax: 08-772 08 09
E-post: goran.soderdahl@2wglobal.com
www.2wglobal.com

Westco AB

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

Wisby Shipmanagement AB

Peter Rubinstein
Fabriksgratan 2
531 30 Lidköping
Tel: 0757-60 55 00
Fax: 0757-60 55 21
E-post: wtt@wisbytankers.se
www.wisbytankers.se

Wisby Tankers AB

Jonas Engström
Hamngatan 1
621 57 Visby
Tel: 0757-60 55 00
Fax: 0757-60 55 61
E-post: 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
E-post: info@alvtank.se
www.alvtank.se





Göteborg: Östra Larmgatan 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: srf@sweship.se, www.svensksjofart.se

