

## Sjöfartsforums nyhetsbrev nr 6, 2011

### Innehåll

- Svenskt maritimt kluster, en svensk maritim näring
- Hur ska den maritima näringen nå sina mål? Arbetet med handlingsplaner pågår
- Världssjöfartens Dag 29 september – fullständigt program om piratproblematiken
- Lång kö till sjöfarten i Almedalen
- Norra Sjövägen – möjligheter, men också stora utmaningar
- Den nya Havs- och vattenmyndigheten, HaV, invigd
- Nominera kandidater till Sjöfartsforums miljödiplom – före 1 augusti
- Ny medlem, Norrköpings Hamn och Stuveri AB
- Till sist, några notiser

## Svenskt maritimt kluster, en svensk maritim näring

Det maritima klustrets verksamheter bildar tillsammans en svensk maritim näring. Den maritima näringen är stor och värdeskapande, och borde betraktas som en svensk basnäring, en näring som bidrar på samma sätt som massa- och pappersindustrin, energiintensiv kemisk industri, gruvindustri och t ex stål- och metalltillverkning.

Den maritima näringen består av verksamheter inom sju olika branschområden som alla har havet som vattenväg eller havet som resurs gemensamt. Den svenska maritima kompetensen utgör kärnan i klustret och den svenska rederinäring är fortsatt en mycket viktig bas för utveckling inom alla branschdelar. Klustret består av sju branschområden; tillverkning, transport, forskning, offentlig sektor, fritid och turism, service och havet som resurs.



Statistiken inom sjöfarts- och transportområdet är bristfällig (vilket strategiprocesen arbetar med) och vi har därför inte riktig koll på vårt sammanlagda värdeskapande. Men tydligt är ändå att vår omsättning ligger på mer än 200 miljarder kronor och att ca 110 000 personer arbetar i klustret. Ändå verkar det som om vi ibland inte finns och ändå uppmärksammas vi inte i tillräcklig grad av våra politiker, media och andra beslutsfattare. Men det är dags nu, det är dags att betrakta de maritima verksamheterna som en näring väl jämförbar med andra svenska basnäringar.

Finns vi? – var också frågan när Christoffer Gramming från Advokatfirman Lindahl talade på strategiprocesens öppna möte den 20 maj i Göteborg. Christoffer jämförde det maritima klustret med det svenska fordonsklustret med en omsättning på ca 150-170 miljarder (alltså betydligt mindre än det maritima klustrets) och med anställda inom underleverantörsledet som är lika stort som det maritima klustrets teknik- och underleverantörer. Christoffer uppmanade mötesdeltagarna – och politikerna - att i "tänket" och diskussionerna kring den maritima näringen byta perspektiv och fokus. Globaliseringen och utflaggningen är ett faktum, men transportarbetet behövs även fortsättningsvis och sjöfartsnäringen och den maritima näringen är inte bara rederier. Utvecklingsmöjligheterna finns, tillväxt kan uppnås, nya jobb kan skapas. Vi måste se potentialen och angripa frågorna på nytt sätt.

## Den maritima strategiprocesen

# Hur ska den maritima näringen nå sina mål?

## Arbete med handlingsplaner pågår

Den svensk maritima visionen är fastställd – **Sverige, alltid i framkant inom maritim innovation och hållbar utveckling** – och de övergripande målen för de närmaste tre åren är beslutade i den maritima strategiprocesens första fas. Den andra fasen, där vi är nu, handlar om hur vi ska nå våra mål och hur vi ska arbeta mot vår vision. Arbete sker i sju fokusgrupper:

### 1. KONKURRENSVILLKOR

*Vision för fokusområdet; Den maritima näringen är en politiskt prioriterad näring med goda konkurrensförutsättningar*

Gruppen leds av Christoffer Gramming, Advokatfirman Lindahl, och arbetar med frågeställningarna: konkurrensneutralitet - internationellt och mot andra trafikslag, regelverk och administration, myndighetsstruktur, kapitalanskaffning och avgifter.

### 2. NÄRSJÖFART OCH INRIKES SJÖFART

*Vision/övergripande mål för fokusområdet; 2025 utförs minst 20 % av det totala inrikes godstransportarbetet med fartyg och den inrikes passagerar- och färjetrafiken har ökat*

Gruppen, som leds av Bertil Arvidsson, BACAB, driver arbetet i fyra undergrupper; närsjöfart, inlandssjöfart, funding, färjor på skyddade vatten och miljö.

### 3. INFRASTRUKTUR & INTERMODALITET

*Vision för fokusområdet; Sverige har en infrastruktur som tillvaratar sjöfartens möjligheter och egenskaper. Trafikslagen är fullt ut integrerade med varandra och erbjuder ett komplett systemtänkande inom logistik*

I denna grupp diskuteras samplanering av de olika trafikslagen, systemtänkande, effektivt utnyttjande av infrastrukturen, logistikfrågor mm. Gruppen leds av Erik Froste, Södertälje Hamn.

### 4. INFORMATIONSHANTERING

*Vision för fokusområdet; Transportbärare och gods med tillhörande information kan följas längs hela transporten. Nödvändig rapportering sker papperslöst och samlat på ett ställe. Sjöfarten utnyttjar de tekniska landvinningar som görs i samhället i övrigt till att skapa en effektiv och attraktiv maritim näring*

Per-Erik Holmberg, Viktoriainstitutet, är gruppordförande och samordnar arbetet med att utveckla sjöfarten genom innovativ användning av informationsteknik, utveckla informationshanteringen inom alla delar av klustret, anpassa och implementera standarder och ramverk inom transportsektorn till sjöfarten och starta ett pilotprojekt.

#### **5. HÅLLBAR VÄRDETILLVÄXT**

*Vision för fokusområdet; Det maritima klustret ger tydlig social och ekonomisk värdetillväxt och minskad miljöpåverkan för samhället*

Denna fokusgrupp har attraherat ett stort antal gruppdeltagare. En av de största utmaningarna är att gemensamt utnyttja hav och vattendrag på ett långsiktigt, hållbart sätt, dvs att den maritima näringen utvecklas positivt utan att äventyra framtida generationers möjligheter att få sina behov tillgodosedda. Här finns stora frågor kring Corporate Social Responsibility, CSR, med miljö- och klimatpåverkan, sociala villkor och ekonomisk hållbarhet. Här finns också frågeställningar kring grunder för värdeskapande - tillförlitlig statistik, vad vi mäter och hur? För vem och vad tas statistiken fram, affärsmodeller mm

#### **6. KUNSKAP & INNOVATION**

*Vision för fokusområdet; Unik svensk maritim kompetens stärker hela klustrets konkurrenskraft*

Näringsens utveckling och konkurrenskraft kräver kompetens och innovation i världsklass och en dynamisk näring i tillväxt ska attrahera unga människor och den bästa kompetensen till klustret. Gruppen arbetar t ex med karriärplaneringsprogram, interaktiva hjälpmedel, traineeprogram, ökad kompatibilitet mellan utbildningsprogram, entreprenörkompetens, stödja och stimulera fortsatt multidisciplinär forskning, fullskaleprojekt, tripple helix mm.

Gruppen kommer också att samordna sitt arbete med Sjöfartsverkets arbete med en forskningsagenda, SMRA (Swedish Maritime Research Agenda).

Gruppen leds av Björn Södahl, Chalmers.

#### **7. KOMMUNIKATION & SAMVERKAN**

*Vision för fokusområdet; Det maritima klustret är en prioriterad basnäring i Sverige och klustrets samhällsnytta är tydlig för alla. Klustret har stor attraktionskraft och rankas högt som intressanta arbetsgivare. Det maritima klustersamarbetet möjliggör visionen*

Det maritima klustret behöver samverka kring ett strategiskt kommunikationsarbete och byggandet av ett övergripande maritimt varumärke. Anna Hammargren leder arbetet med handlingsplaner för övergripande kommunikation om det maritima klustret, en tydlig profil/en stark image, ökad kunskap om det maritima klustret och sjöfartens roll och möjligheter samt en tydlig, positiv intern identitet. Gruppen ska också arbeta med samverkansfrågor och att stimulera fortsatt klusterutveckling.

#### **Se alla gruppdeltagare – från ca 50 företag och organisationer**

Vill du se vilka personer från vilka företag och organisationer som i nuläget är aktiva i de olika fokusgrupperna? Klicka fram presentation om fokusgrupperna via följande länk: <http://www.maritimeforum.se/fas-2.html>

Vill du vara med i någon grupp, kontakta respektive gruppordförande.

#### **Två öppna möten under våren 2011**

Under våren 2011 och i fas 2-arbetet hittills har två öppna referensgruppsmöten ägt rum. Förutom att redovisa det pågående arbetet har mötena även haft externa talare.

Det 17 mars talade Näringsdepartementet om vad som sker på departementsnivå, Vinnova om hur de ser på klusterutveckling och Svensk Turism om sin mycket likartade process där olika aktörer inom besöksnäringen gått samman för att fastställa en nationell strategi.

Den 20 maj stod följande ämnen på dagordningen; European Maritime Day 2012 i Göteborg, nya perspektiv på den maritima näringen och EUs nya vitbok och färdplan för transportsektorn fram till 2050.

## Fas 2 klar i början av december

Fokusgruppernas arbete och den maritima strategiprocessens andra fas beräknas vara klart i början av december då de samlade handlingsplanerna kommer att kommuniceras.

Efter fas 2 kommer sedan fas 3 – genomförandefasen – att ta vid.

Det kan också nämnas att det under våren fattats beslut om att utöka processlednings/processtöddgruppen till att omfatta en representant från samtliga delar av det maritima klustret. Den större processledningsgruppen kommer att inleda sitt arbete efter semestrarna.

## Varför en maritim strategiprocess?

Den maritima strategiprocessen syftar till att Sverige åter ska bli den sjöfartsnation det egentligen är. Vårt internationellt erkända, höga maritima kunnande innebär stora möjligheter för utveckling och tillväxt. Processen är ett klustergemensamt arbete i tre faser – analys/kartläggning/vision/mål/värden, handlingsplaner och genomförande. Genom att analysera och tydliggöra hela klustrets verksamheter, roll och betydelse, samlas kring en gemensam vision och övergripande mål och ta fram handlingsplaner ökar klustrets styrka och möjligheter och vår gemensamma röst blir starkare.

Läs mer i foldern *Vatten är vägen*; <http://www.maritimeforum.se/strategiprocessen.html>

Det maritima strategidokumentet och dess bilaga om närsjöfart och inrikes sjöfart finner du för nedladdning längst ner på följande sida <http://www.maritimeforum.se/strategiprocessen.html>

## Lång kö till sjöfarten i Almedalen

Almedalsveckan är över och vi samarrangerande organisationer kan konstatera att vi, trots att vi enbart var på plats under två dagar, lockade stora skaror till våra arrangemang. För fjärde året i rad arrangerades en Sjöfartspub som nu etablerat sig som en tydlig mötesplats kring sjöfarten.



På söndagens Sjöfartspub talade **Anders Vikström, befälhavare isbrytaren Atle**, om Norra Sjövägen, Nordostpassagen, och dess möjligheter och utmaningar för upp till 130 personer (läs mer i nästa artikel). Under måndagspuben med **infrastrukturminister Catharina Elmsäter-Svärd** som gästtalare ringlade kön lång in mot tältet. Vi räknade in ca 250 personer och konstaterade stora delar av näringens nyckelaktörer, från både privat och offentlig sektor, var på plats och så även en hel del politiker.



Infrastrukturministern talade under rubriken "Hur viktig är svensk sjöfart?". Frågan fick kanske inget riktigt svar, men ministern meddelade att Sverige ska ha en sjöfartsstrategi på plats våren 2012. Hon sa att departementet valt att titta på sjöfarten ur det bredare perspektivet istället för att fastna i tonnageskatte- eller registerfrågan. Ministern sa att "det kan bli så att det varken blir det ena eller det andra". Men sjöfarten ska ha bra villkor och vara så konkurrenskraftig som möjligt. Catharina Elmsäter-Svärd berörde också om svaveldirektivet och dess följder i sitt tal och menade att vi måste hitta balansen mellan konkurrensneutralitet och miljöfrågan. Och ja, hon förstår att lönsamhet krävs hos industri och sjöfartsnäring.

Under måndagen arrangerades även en sjöfartseftermiddag med fyra pass och ämnesområden. Även detta arrangemang drog besökare, dock inte lika många som vårt kvällsarrangemang. Sjöfartsverkets generaldirektör Ann-Cathrine Zetterdahl inledningstalade och därefter handlade det om hållbara transportsystem, om kollektivtrafik till sjöss, sjöövervakning, projektet All aboard för ökad jämställdhet inom fritidsbåtssektorn och om båtliv och turism.



Sjöfartspuben och eftermiddagsseminariet arrangerades gemensamt av Sjöfartsforum, Sveriges Hamnar, Sveriges Skeppsmäklareförening, Sjöfartsverket, Skärgårdsredarna och Svenskt Marintekniskt Forum.



*Moderator och talare på seminarierna under måndagens Sjöfartseftermiddag. Fr v Mikael Castanius, Sveriges Hamnar, Susanna Hall-Kihl, Vattenbussen, Jerker Sjögren, Lindholmen Science Park, Ann-Cathrine Zetterdahl, Sjöfartsverket, Patric Westdahl, SMTF, Lena Erixon, Trafikverket, Jonas Vedsmand, Sjöfartsverket och Magnus Kårestedt, Göteborgs Hamn.*

Sjöfarten märktes även på annat sätt under Almedalsveckan. Sveriges Redareförening lyfte fram piratproblematiken och O-fartygen, Håkan Friberg, SRF talade om LNG, Göteborgs Hamn ordnade seminarier tillsammans med Västsvenska Handelskammaren och ombord på Kustbevakningens TRITON lyftes samarbetet mellan statens aktörer fram liksom säkerhets- och skyddsfrågorna. I Visby hamn låg Försvarsmaktens MS Karlskrona som hade olika aktiviteter ombord.

## Norra Sjövägen – stora möjligheter

Under Sjöfartspuben i Visby berättade befälhavare Anders Vikström om Nordostpassagen, eller Norra Sjövägen som är dess ryska namn, och de möjligheter, men också faror, som finns med denna allt öppnare arktiska trafikled. Nedan följer en sammanfattning av Anders Vikströms tal:



”Nordostpassagen är en av tre genvägar mellan Europa och Asien. Den korstaste genvägen går över Nordpolen men där kan bara de största och kraftigaste isbrytarna gå och då bara på egen hand. Nordvästpassagen innehåller mycket is och är därför inte så lättframkomlig. Nordostpassagen, den kanske mest kända, har de senaste åren varit nästan isfri och den förkortar avståndet mellan Europa och Asien med mellan 2-5 veckor beroende på mellan vilka destinationer man skall resa. Nordostpassagen följer nära den ryska kusten och man behöver därför både ryskt tillstånd och rysk isbrytarassistans för att kunna passera.

Eftersom Nordostpassagen avsevärt förkortar resan mellan Europa och Asien jämfört med att gå genom

Suezkanalen och syd om Afrika finns stora fördelar – mindre bunker och stora miljövinster. De negativa effekterna av all förbränning norr om ekvatorn hamnar slutligen i Arktis och genom att gå Nordostpassagen minskar de totala utsläppen och Arktis med sin känsliga miljö besparas denna belastning. Dessutom ställs det högre krav på bunkeroljor i Arktis vilket inte är fallet i övriga världen och detta bidrar naturligtvis till en bättre miljö.

För att transporten skall bli säker behövs kunskap och erfarenhet. Sverige är världsledande på Arctic Ice Management vilket innebär att vi har god kännedom och erfarenhet av hur säkra transporter och operationer i Arktis skall utföras. Erfarenheten och kunskapen har vi fått genom de Polarexpeditioner och operationer såväl i Arktis som i Antarktis som vi genomfört de senaste 20 åren. De erfarenheter vi fått av dessa resor bidrar naturligtvis också till utvecklingen av bättre och säkrare fartyg, ett bättre Ice Management och i sin tur till förbättrad säkerhet, miljövinster och ekonomi. Utöver erfarenhet och kunskap behövs ett tydligt regelverk som hanterar miljö och säkerhetsfrågorna på ett ansvarsfullt och korrekt sätt för att undvika onödiga belastningar i området.

Viktigt att ta hänsyn till vid passage av Nordostpassagen är t.ex. isförhållanden, väder, brist på räddningsresurser mm:

1. Man måste ha god kännedom om isen, hur den ser ut och kommer att bete sig. Det får man genom speciell radarapparatur och noggranna meteorologiska observationer av erfarna meteorologer ombord. Desutom har vi mycket hjälp av satellitradarbilder. Isen kan vara upp till 5 meter tjock och ibland mer och den tjockleken skadar fartyg om man inte undviker dessa delar. Genom väderdata kan man förutspå hur isen kommer att röra sig och därigenom hitta lämplig väg och undvika att bli fast i ispress.
2. Fem dagar av sju råder det tjocka i Arktis och det krävs då att man har erfarenhet av bedömning av is genom radarbilden för att undvika olämpliga områden.
3. Mörker är en annan faktor och den får man behandla som tjocka när det blir aktuellt i senare delen av september. Mörker är lättare att navigera i än tjocka eftersom man har starka strålkastare till sin hjälp.
4. Räddningsaktioner i Arktis blir svåra eftersom det är stora avstånd och en organisation för sådant saknas längs den ryska kusten. Befolkningen är väldigt hjälpsam och samarbetvillig, men saknar i nuläget resurser. Ryssland kommer dock att öka bosättning och skapa bättre infrastruktur längs den Arktiska kusten med tanke på kommande utvinning av olja, gas och mineraler och en ökad militär närvaro.
5. Läkarvård finns att tillgå på de ryska isbrytarna och ryssarnas läkarvård är god.
6. Kraven på fartygen måste ställas högt eftersom de kommer att utsättas för stora krafter från isen. De fartyg som trafikerar Bottniska Viken vintertid är väl lämpade för denna trafik. De har den svensk-finska isklassen 1A eller 1A Super och byggda för gång i is.
7. Kraven på de som sköter trafiken måste också ställas högt för att inte skada miljö, fartyg och gods, vilket kan orsaka utsläpp eller haverier vilket snart skulle ge leden ett dåligt rykte. Det är därför viktigt att ha erfaren folk ombord som kan och är van att hantera denna typ av is och är medveten om och kan förutspå de risker som fartygen kan utsättas för.

Vad säger Ryssland om att få in andra nationers fartyg in på sitt territorium, vad säger Putin och Medvedev? Så sent som i september 2010 sa Putin att han förutom ovan nämnda bosättningar och infrastruktur vill inbjuda till samarbete med andra aktörer och att samarbetet skall präglas av samförstånd. Den inställningen gäller även de gamla tvisterna om Ryssland gränser i Arktis med t.ex. Norge. Putin säger också att han skall städa upp efter gamla synder från sovjettiden, vilket bl a innefattar atomdrivna fartyg som ligger runt Murmanskområdet. Farledsavgifterna är också under behandling. Redaren behöver ett fast pris för assistansen på Norra Sjövägen. Nuvarande taxa är för hög, vilket vi har påpekat vid våra möten med representanter för Norra Sjövägen. Om våra argument ger frukt spar det både vår miljö och avsevärda ekonomiska belopp.

Slutligen, efter all kunskap vi skaffat oss, all erfarenhet efter många resor i Arktis och ambitionen att skapa regelverk för säker och miljövänlig transport är det ändå en sak som saknas, frakterna. Det måste bli känt att det går att frakta gods här. Det som de flesta tror är en utopi, är idag verklighet. Vissa forskare säger att det inom tio år kan vara isfritt större delen av året och den som lever får se. Idag finns i alla fall möjligt att under 6-8 veckor frakta gods genom Nordostpassagen.”

## **Världssjöfartens Dag, 29 september i Göteborg – tema ”Piracy – orchestrating the response”**

Välkommen till en intressant eftermiddag om piratproblematiken och firande av Världssjöfartens Dag med temat är Piracy – orchestrating the response. Se fullständigt program på nästa sida.

Firandet sker på Chalmers Kårhus, Chalmersplatsen 1 i Göteborg. Seminariet är kostnadsfritt, men middagen efter debiteras. Anmälan till Erica Carlsson, [erica.assistera@telia.com](mailto:erica.assistera@telia.com), senast 22 september.

# PIRACY

## ORCHESTRATING THE RESPONSE

VÄRLDSSJÖFARTENS DAG 2011

29 september 2011, kl 12.30 - 17.00

Chalmers Kårhus, sal RunAn, Chalmersplatsen 1, Göteborg



Sjöfarts  
forum

Sjöfartsforum arrangerar Världssjöfartens Dag tillsammans med 19 medarrangörer: Näringsdepartementet, Sjöfartsverket, Kustbevakningen, SEKO sjöfolk, Sjöbefälsförbundet, Sveriges Fartygsbefälsförening, Lighthouse, Chalmers Tekniska Högskola, Linnéuniversitetet/Sjöfartshögskolan, Sveriges Redareförening, Sjöfartstidningen, Sveriges Skeppsmäklareförening, Sveriges Hamnar, WISTA Sweden, Swedoccean, Svenskt Marintekniskt Forum, Svensk Försäkring, Försvarsmakten och Kungliga Örlogsmannasällskapet

Anmälan till [erica.assistera@telia.com](mailto:erica.assistera@telia.com) senast 22 september. Mer information [info@maritimeforum.se](mailto:info@maritimeforum.se)

## VÄRLDSSJÖFARTENS DAG 2011 – PROGRAM

Moderatorer: Sten Göthberg, Sjökonsult och Anna Risfelt Hammargren, Sjöfartsforum

### 12:30 Registrering Inledning/välkommen

#### Den globala piratkartan

David McFadyen, Ansvarig Crisis Management, Aon Norden  
Alex Kemp, Maritime Operations Manager, NYA International

#### IMO-talet 2011

Christer Lindvall, President, International Federation of Shipmasters' Association, Senior Advisor, Sveriges Fartygsbefälsförening

#### Situationen i Somalia och Adenviken – en bakgrund

Bashir Aman Ali, Rektor Al-Azharskolan, Stockholm

#### Piracy och counter-piracy i Adenviken

Anders Olovsson, Kommendör, Försvarsmakten  
Fredrik Lindblom, Enhetschef, Kustbevakningen

### 14:30 KAFFE Prisutdelning

Sjöfartsforums miljödiplom och Folke Patrikssons pris till unga kreativa krafter inom svensk sjöfart

#### Vad händer på rederiet när ett fartyg blir utsatt för pirattack?

Johan Jäwert, Operationschef, Stena Bulk AB

### Lagföring av pirater – vad gäller?

Pernilla Nilsson, Folkrättsjurist, Kansliråd, Utrikesdepartementet

### Lösensummor, piratförhandlingar och vad kostar egentligen piratproblematiken?

Alex Kemp, Maritime Operations Manager, NYA International  
David McFadyen, Ansvarig Crisis Management, Aon Norden

### PANELDISKUSSION – Skyddet och ansvaret

Tryggve Ahlman, Ansvarig Sjösäkerhet, Security och Teknik, Sveriges Redareförening  
Peter Jodin, Company Security Manager, Wallenius Marine AB  
Jan Thörnqvist, Marininspektör, Försvarsmakten  
Christer Lindvall, President, International Federation of Shipmasters' Associations, Senior Advisor, Sveriges Fartygsbefälsförening  
Christopher Werner, Havsrättsexpert  
Departementsrepresentant

### 17:00 MINGELMIDDAG FÖR ANMÄLDA

Seminarier är kostnadsfritt men middagen kostar 440 kr + moms.  
Studentpris för middagen: 100 kr inkl moms.  
Anmälan senast torsdagen den 22 september till  
[Erica Carlsson, erica.assistera@telia.com](mailto:Erica_Carlsson,erica.assistera@telia.com).

Ange om anmälan gäller middagen, faktureringsadress och eventuella allergier. För mer information kontakta  
Anna Hammargren, [anna.hammargren@maritimeforum.se](mailto:anna.hammargren@maritimeforum.se).

Foto: Johan Lundahl (bild 1, 4 och 5) och Nicklas Gustafsson (bild 2 och 3).



## Havs- och vattenmyndigheten, HaV, har invigts

Den nya Havs- och vattenmyndigheten, HaV, där det svenska havsmiljöarbetet nu samlas i en och samma myndighet, har invigts. Myndigheten, som har sitt säte i Göteborg, tar ett samlat grepp om arbetet för att rädda haven. Generaldirektör för HaV är Björn Risinger.

Myndigheten får ett samlat ansvar för bevarande, restaurering och hållbart nyttjande av sjöar, vattendrag och hav. HaV ska vara pådrivande, stödjande och samlande vid genomförandet av miljöpolitiken och verka för en hållbar förvaltning av fiskeresurserna. Havs- och vattenmyndigheten ska samordna vatten- och havsmiljöarbetet, bland annat genomföra EU:s ramdirektiv för vatten, EU:s marina direktiv, HELCOMs aktionsplan för Östersjön och medverka i genomförandet av EU:s strategi för Östersjöregionen.

Läs mer på [www.havochvatten.se](http://www.havochvatten.se)

Regeringens havspolitik presenterades i en proposition 2009, "En sammanhållen svensk havspolitik". Den omfattar bland annat kraftfulla åtgärder mot övergödningen, ett statligt bidrag till lokala vattenvårdsprojekt och en handlingsplan för det internationella arbetet. Andra viktiga delar i propositionen berörde planering av de svenska havsområdena, kunskap och övervakning till stöd för förvaltning samt utveckling av en hållbar fiskesektor, stärkt sjöfartsnäring och utveckling av kust- och skärgårdsbaserade näringar. Regeringen har tydligt uttalat att minst en miljard kronor ska satsas på havsmiljön fram till 2014.

Om Östersjöns miljö ska kunna räddas måste övergödningen minska betydande i alla länder runt Östersjön. Därför har östersjöländerna ett gemensamt samarbete kallat Helsingforskommissionen, HELCOM, där Sverige just nu är ordförandeland. Arbetet inom HELCOM har bland annat utmynnat i Baltic Sea Action Plan, som antogs 2007.

Läs mer om Sveriges ordförandeskap i Helcom, <http://www.regeringen.se/sb/d/10846/a/147876>

Läs mer om Helcoms aktionsplan för Östersjön <http://www.regeringen.se/sb/d/10846/a/92174>

## Nominera din kandidat till Sjöfartsforums miljödiplom 2011?

Sjöfarten har de bästa förutsättningarna att bli det mest miljövänliga transportslaget. Allt kan dock bli bättre. Sjöfartsforum instiftade 1996 ett miljöpris för att uppmuntra förtjänstfulla insatser som minskar sjöfartens miljöbelastning. Sjöfartsforums miljöpris delas ut på Världssjöfartens Dag den 29 september.

**Var med och nominera kandidater till Sjöfartsforums miljöpris 2011.** En särskild arbetsgrupp med miljökompetens från vår maritima näring bereder och utvärderar nomineringar varefter Sjöfartsforums styrelse fattar beslut om vem som skall uppmärksammas.

Bedömningskriterier:

- **prestation i nutid**
- **nått kommersiellt genomslag**
- **till företag, personer eller produkter/servicesystem**

*Följande uppgifter erfordras för att säkerhetsställa en kvalificerad utvärderingsprocess:*

- A. Vem vill du nominera?*
- B. Motivering, bifoga gärna dokument som styrker motiveringen*
- C. E-mailadress till nominerad*
- D. Vad heter du som nominerar?*
- E. Din e-mailadress*

Välkommen in med nomineringar. **Sista dag att nominera är 1 augusti.**

Kontakta [susanne.abrahamsson@sspa.se](mailto:susanne.abrahamsson@sspa.se) eller [anna.hammargren@maritimeforum.se](mailto:anna.hammargren@maritimeforum.se)

## Ny medlem

Sjöfartsforum välkomna den nya medlemmen [Norrköpings Hamn och Stuveri AB](#) som medlem.

Norrköpings Hamn är en av landets till ytan största hamnar och en stor, modern fullservicehamn. Den är också en intermodal knutpunkt med goda logistiska förutsättningar. Samtliga hamnområden har direkt järnvägsanslutning till södra stambanan samt goda anslutningar till de stora Europa- och riksvägarna. Inom en radie av 25 mil finns hälften av landets befolkning och en fjärdedel av landets industriella produktion. De flesta typer av gods hanteras, främst skogs-, stål-, spannmåls- och petroleumprodukter, men också containergods och konsumtionsvaror. Norrköpings Hamn har en av Sveriges största tyngdlyftskran, med en lyftkapacitet på 320 ton, som frekvent utnyttjas för lastning av turbiner, transformatorer och annat tunggods från svenska industrier.

Norrköpings hamn har ett stort utbud av direktanlöpande transocean linjetrafik. Ett flertal internationella rederier har Norrköping som bashamn i Östersjön. Från Norrköping trafikeras ca 90 destinationer av transoceaniska direktlinjer, varav ca 50 utifrån regelbundna tidtabeller. Hamnen har också en hög frekvens i feedertrafiken till och från ett flertal europeiska hamnar.

## Till sist – några notiser:

- **Uppmärksammade miljöåtgärder inom sjöfarten**

Sjöfartens miljöförbättrande arbete är omfattande och nyskapande och pågår i stort som smått hela tiden.

Nyligen meddelades att **Stena Line** startar ett pilotprojekt ombord på Stena Jutlandica. Fartyget får, som första passagerarfärjan i världen, två vindkraftverk i fören som både ska bidra med energiförsörjning och minska förbrukningen av bränsle. Två turbiner kommer att monteras på fyra meter höga master i fören. Turbinerna kommer att producera ström till fartygets elnät och samtidigt bidra till att luftmotståndet reduceras. Stena Jutlandica går i trafik mellan Göteborg och Fredrikshamn. Projektet är en del av Stenas omfattande miljöförbättringsarbete.

**Göteborgs Hamn** erhöll nyligen det internationella priset Sustainable Shipping Award i London. Hamnen får priset för sitt program där fartyg som bidrar till renare hav och luft premieras. Fartyg som kör på ett renare bränsle i hamnområdet kompenseras för sina ökade bränsleutgifter. Programmet belönar även fartyg som klassas som "gröna fartyg" enligt miljöindexet Clean Shipping Index. Priset uppmärksammar Göteborgs Hamns innovativa arbetssätt som sker i samarbete med kunder och miljöorganisationer.

- **Koji Sekimizu, ny generalsekreterare i IMO från årsskiftet**

Koji Sekimizu, chef för IMOs sjösäkerhetsavdelning, har valts till ny generalsekreterare för FN-organet International Maritime Organization, IMO. Han efterträder vid årsskiftet Efthimios Mitropoulos. En tuff utmaning för Sekimizu blir bl a det eskalerande våldet från piraterna utanför Somalias kust och ett allt större tryck på organisationen att FN med kraft måste agera. Fortsatt står också klimatfrågorna och sjöfartens utsläpp högt upp på dagordningen.

- **Sjöfartsverket och Luftfartsverket effektiviserar och samordnar**

Sjöfartsverket fortsätter sin effektiviseringsprocess har tillsammans med Luftfartsverket beslutat att etablera en organisation för gemensamma servicefunktioner. Den nya organisationen berör omkring 100 medarbetare vid Sjöfartsverket och LFV i Norrköping. Funktioner som berörs hanterar reception, växel, resetjänst, kontorsservice, redovisning, lön, inköp, gemensamma system, arkivering och registratur för de båda organisationerna.

- **2011 års TEN-T-ansökan har inletts**

EU:s TEN-T multiannual call öppnades den 28 juni 2011. Ansökan rör sjömotorvägar (MoS), system för hanteringen av tågtrafiken (European Rail Traffic Management System) samt informationssystem för inlandssjöfarten (River Information Services). 70 miljoner euro har reserverats för projekt med sjömotorvägar. Ansökningarna ska lämnas senast den 23 september 2011. Ansökan sker i två steg. I första skedet lämnas ansökan till myndigheten i landet som koordinerar projektet.

Stödformer för TEN-projekten är:

- Implementation projects. EU-stödet är högst 20 % – 30 % av projektets kostnader, eller 30 % av kostnaderna om projektet är gränsöverskridande.
- Pilot actions. EU-stödet är högst 50 % av projektets kostnader. Ett pilotprojekt kan vara till exempel användande av ny teknologi, prototyper eller innovativa koncept.
- Studies. EU-stödet är högst 50 % av projektets kostnader. Högst 20 % av innevarande års MoS-budget har reserverats för undersökningar.

- **Sjörättsjurist till Högsta domstolen**

Regeringen har utnämnt professor Svante O. Johansson till justitieråd i Högsta domstolen. Svante O. Johansson är sedan 2005 professor i sjörätt och annan transporträtt vid Handelshögskolan, Göteborgs universitet samt sedan 2007 också anställd som adjungerad professor vid Nordisk Institutt for Sjørett, Oslo universitet. Svante O Johansson är också Sveriges dispasschör sedan 1998.

- **European Maritime Day 2012 i Göteborg**

Nästa år firas European Maritime Day i Sverige och Göteborg. Eftersom den 20 maj nästa år är en söndag kommer en öppen maritim dag för allmänheten att inleda firandet. Den 21 maj blir det Stakeholders Day med öppna konferenser och den 22 maj hålls en högnivåkonferens.

European Maritime Day arrangeras gemensamt för EU kommissionen av Västra Götalandsregionen, Göteborgs stad och Näringsdepartementet. Temat för European Maritime Day nästa år blir Blue Growth.

**Fortsatt trevlig sommar och på återhörande i september!**

---

Med vänlig hälsning,  
Anna Risfelt Hammargren, Sjöfartsforum, 2011-07-14

Om du inte längre vill ha detta nyhetsbrev, skicka ett e-mail till [info@maritimeforum.se](mailto:info@maritimeforum.se)