

# Sammanfattning av Sjöfartsseminarium 2019

Transportstyrelsen sjöfartsseminarium ägde rum mellan den 6-7 februari 2019 på Quality Hotel 11 i Göteborg och lockade närmare 140 deltagare och talare, i år med sjöfartens förutsättningar som fokus.

## Dag 1

Dag 1 delades in i två block, ett om sjöfart och miljö och det andra om sjöfart och arbetsmiljö. Det första blocket handlade om vilka möjligheter vi har till att driva en mer hållbar sjöfart. Björn Garberg från Trafikverket inledde det första blocket med att berätta om vissa regeringsuppdrag kopplade till godsstrategin, bland annat om den nyligen tillsatta nationella samordnaren Pia Berglund och inrättandet av ett kansli för godstransportrådet. Han pratade också om andra initiativ såsom Ekobonus och myndighetssamarbeten med fokus på att få till en överflyttning av gods på väg till sjöfart.

Ulf Siwe från Sjöfartsverket tog vid och pratade om STM, Sea Traffic Management, ett system som i huvudsak handlar om att dela information mellan fartyg-fartyg och fartyg-land. Siwe berättade bland annat om anlöpsstudien "Just-in-Time", som bland annat visade på en möjlig bränsleminskning på 20 procent genom reducerad fart och mer vältajmade anlop.

Linda Styhre, IVL, avslutade första blocket genom att berätta om sjöfartens energianvändning, hinder och möjligheter för omställning till en fossilfri sjöfart. Världssamfundet har satt upp ett mål om att minska utsläppen i transportsektorn med 50 procent till 2050. Linda menar att det inte finns någon enskild åtgärd eller något enskilt bränsle som kommer att lösa miljöfrågan för sjöfarten. Det är en palett av åtgärder som krävs. Det är också viktigt att vi vågar testa nya teknik och vågar vara först. Linda menar också att styrmedel behövs, att marknaden inte klarar det själv.

Block två, om sjöfarten och dess arbetsmiljö, fokuserade på #metoo och #lättaankar, vilket Transportstyrelsen ser som en väldigt viktig del i detta forum. På landsidan sker det mycket, det kan tillskrivas fördelarna med att branschen är liten, det finns nyckelpersoner inom branschen som tar stort ansvar i att driva dessa frågor. Initiativet #vågrätt har arbetat väldigt intensivt under året vilket bland annat Carolina Kihlström från Svensk Sjöfart berättade mer om. Hon lyfte även andra initiativ som blå tillväxt och Wista arbetar med. Hennes huvudbudskap var att vi inte får stoppa huvudet i sanden och vi får absolut inte sluta att arbeta med frågorna, det här är något som inte ska rinna ut i sanden utan det ska resultera i lösningar och vi måste ta ledning i frågan.

Det arbete som pågår i alla delar av branschen måste även få spridning ut till fartygen, att inte utsätta varandra för kränkande beteenden är en säkerhetsfråga, och säkerhet är en av de viktigaste aspekterna ombord. Alla ska känna sig trygga på sin arbetsplats.

Anna Bergstrand från Skärgårdsbolaget och Elin Stenberg från Tallink Silja ställde sig frågan om #metoo bara är en fluga, men konstaterade att det är en kraft som vi kan dra fördel av. De menar också att sjöfarten ofta säger att man är en ”speciell bransch” men det är fortfarande en arbetsplats och bör med allt vad det för med sig.

Fredrik Jonsson från Transportstyrelsen gav både exempel på egna erfarenheter av kränkande särbehandling och berättade om vad myndigheten arbetar med.

Erik Froste från Färjerederiet på Trafikverket avslutade dag 1 med hur man pratar #metoo med sjökaptener och rederiets bemötandeprojekt. Han konstaterade att ”klockan klämtar för idioterna”.

## Dag 2

Dag 2 behandlade sjöfarten och dess marknadsförutsättningar, och vilka incitament som kan hjälpa branschen vidare. Vad finns det för behov för att kunna bedriva en svensk sjöfart och vilken förbättringspotential finns det. Finns de rätta förutsättningarna och incitamenten för en ökad transport till sjöss?

Björn Olsson från Trafikanalys inledde med att berätta om två utredningar, Ekobonus och möjligheten att främja mer intermodala transporter. Ekobonus har en budget om 50 msek per år 2018-2020 och stödet är i genomsnitt på 12 öre/tonkm. Det är svårt att skapa sig en uppfattning om hur stort genomslag en sådan effekt får, men förhoppningen är bland annat att överflyttningen av gods till sjö ger mindre trängsel på vägarna och bättre utbud på sjötransportstjänster. Trafas uppdrag att främja intermodala transporter har syftet att hitta åtgärder för att stimulera till att välja transporter som omfattar sjöfart och/eller järnväg. Här är man i startfasen men ser vissa rutter med potential både från Sydsverige till Norge/Tyskland, från Västsverige till Norge och från Stockholm till Norge/Nederländerna. I uppdraget nämns både omlastningspeng, för att mildra effekterna av en stor kostnad för sjöfarten samt en breddad variant av Ekobonus/Miljökompensation.

Ola Hjærtström från Norrköpings hamn tog vid och belyste hamnarnas betydelse för möjligheten att skapa hållbar sjöfart och utmaningen att få någon i kedjan att vilja betala för bättre miljö och social hållbarhet. Han efterfrågade här att transportören måste inkluderas oftare i diskussionen. För att nå effektivitet och hållbarhet behövs stabila stråk och noder, proaktiv hållning mod att våga gå in i långsiktiga partneravtal med kunder. Ola trodde inte att svenska hamnar vill att staten ska lösa problemen. Hamnarna vill göra det själva! Övriga utmaningar ligger i dokumentationskrav, omlastningskostnader och att bryta vanemönster. Han avslutade med att berätta om ett projekt där Maerskägda Sealand i samarbete med Greencarrier använt en befintlig feederservice mellan Norrköping och Gdansk för att ta veckovis ta med gods, öka fyllnadsgraden och avlasta vägnätet.

Rickard Engström från Svensk sjöfart menade inledningsvis att sjöfarten varit styvmoderligt behandlad med ser ljuset i tunneln nu när ett antal åtgärder kommit på plats de senaste åren såsom en mer robust politik och därtill knutna regeringsuppdrag, maritima strategin, tonnageskatt, forskningsportföljer. Nu är det godsstrategin och godstransporrådet som binder vägen framåt. Godsstrategin är sjöfartstung och vi måste utnyttja den möjligheten, viktigt att gå från utredning till implementering.

Malin Lokrantz och Henrik Tunfors från Transportstyrelsen avslutade block tre med att berätta om hur gods transporterar (fördelningen mellan trafikslagen) både inrikes och utrikes gods och vad Transportstyrelsen gör genom sin marknadsövervakning. De presenterade några av de utredningar och analyser som tagits fram inom ramen för denna verksamhet: Förutsättningarna för svensk sjöfart, Svavelkontrollområdet – SECA, Sjöfartens avgifter, Brexit och intermodala transporter.

Sedan berättade Transportstyrelsens Patrik Jönsson om rapporteringsgraden generellt och av personskador i synnerhet samt om samarbetet med Försäkringskassan och Arbetsmiljöverket. Vi kunde konstatera att det under 2018 rapporterats in 280 händelser totalt, 35 allvarliga, 205 mindre allvarliga och 40 tillbud, varav 101 avsåg personskador, där 24 var allvarliga (frånvaro mer än 72 timmar) och 72 var mindre allvarliga. Endast 1 tillbud hade rapporterats in avseende personskada.

Sist ut på seminariet var Johan Milton från Transportstyrelsen som informerade om det pågående regelprojektet avseende riskbaserad lotsning. Inte mindre är 249 lotsleder ska riskvärderas utifrån 15 riskparametrar. Man har 221 leder kvar men avser ändå att ha ett förslag redo för externremiss den 1 januari 2020.

### **Avslutningsvis**

Transportstyrelsen vill tacka samtliga deltagare, talare och moderatorer för två väldigt givande dagar, det är ett för oss ett väldigt trevligt sätt att mötas kring vårt gemensamma intresse för sjöfart.

Vi har redan börjat planera för 2020 års sjöfartsseminarium som går av stapeln den 5-6 februari 2020, på Piperska muren i Stockholm.

Välkomna då!