

| Mål och delmål | Stor inverkan nationellt (ja/nej) | Verksamhet inom myndigheten som avses samt om den bedöms vara tillräcklig (ja/nej) | Stor inverkan internationellt (ja/nej) | Verksamhet inom myndigheten som avses samt om den bedöms vara tillräcklig (ja/nej) | Kommentarer |
|---|-----------------------------------|--|--|---|-------------|
| 3 Säkerställa hälsosamma liv och främja välbefinnande för alla åldrar | Ja. | Sjöfartsverkets sjömansservice regleras genom den internationella sjöarbetskonventionen (MLC), som hanteras av FN-organet ILO (Internationella Arbetsorganisationen). Uppdraget är att så långt som möjligt kompensera för samhällets ordinarie utbud i form av fritids- och kulturliv och behov av information, som sjömän går miste om på grund av tjänstgöring till sjöss. Se vidare delmål 10.2. Ja. | Ja. | Sjöfartsverkets sjömansservice regleras genom den internationella sjöarbetskonventionen (MLC), som hanteras av FN-organet ILO (Internationella Arbetsorganisationen). Uppdraget är att så långt som möjligt kompensera för samhällets ordinarie utbud i form av fritids- och kulturliv och behov av information, som sjömän går miste om på grund av tjänstgöring till sjöss. Se vidare delmål 10.2. Ja. | |
| | Nej. | Sjöfartsverket verkar för att uppnå regeringens målsättning att sjukpenningtalet ska uppgå till högst 9,0 dagar vid utgången av 2020. Detta enligt regeringens åtgärdsprogram för ökad hälsa och minskad sjukfrånvaro och även kraven i Organisatorisk och social arbetsmiljö (AFS 2015:4). Ja. | | | |
| | Nej. | Sjöfartsverkets interna sociala hållbarhetsmål omfattar hälsofrämjande arbete. Ja. | | | |
| 3.5 Stärka insatserna för att förebygga och behandla drogmissbruk, inklusive narkotikamissbruk och skadligt alkoholbruk. | Nej. | Sjöfartsverket har interna riktlinjer för riskbruk och skadligt bruk, men inget nationellt uppdrag i frågan. Ja. | Nej. | | |
| 3.6 Till 2020 halvera antalet dödsfall och skador i trafikolyckor i världen. | Nej. | Sjöfartsverket medverkar i arbetet med regeringens nysatsning på trafiksäkerhet. Ja. | Nej. | | |
| | Ja. | Sjöfartsverket ansvarar för att sjövägarna är framkomliga, tillgängliga och säkra. Sjöfartsverket bidrar till att de transportpolitiska målen kan uppfyllas vilket omfattar hänsynsmålet som gör gällande att transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt. Enligt förordning (2007:1161) med instruktion för Sjöfartsverket ska myndigheten bl a tillhanda- | Nej. | | |

| | | | | | |
|--|------|--|------|--|--|
| | Ja. | <p>hålla lotsning, i egenskap av infrastrukturhållare svara för farledshållning och vid behov inrätta nya farleder, svara för isbrytning, svara för sjögeografisk information inom Sjöfartsverkets ansvarsområde (sjökartläggning), svara för samordning av sjögeografisk information inom Sverige, tillhandahålla sjötrafikinformationstjänst (VTS), sjötrafikrapporteringssystem (SRS) och automatiskt fartygsidentifikationssystem (AIS) samt svara för övervakning och för att alla nödvändiga och lämpliga åtgärder vidtas för att se till att fartyg deltar i och följer reglerna för Sveriges sjötrafikinformationstjänst (VTS), sjötrafikrapporteringssystem (SRS) och trafiksepareringssystem (TSS). Ja.</p> <p>Enligt förordning (2007:1161) med instruktion för Sjöfartsverket ska myndigheten tillhandahålla sjöräddnings- och flygräddningstjänst. Sjöfartsverket ansvarar för att leda och koordinera insatserna. Sjöräddningstjänsten är dimensionerad för att, när positionen är känd, kunna undsätta inom 60 minuter i 90 procent av fallen på svenskt vatten och inom 90 minuter i 90 procent av fallen på internationellt vatten inom den svenska sjöräddningsregionen. Flygräddningstjänsten lokaliserar saknade luftfartyg med aktiverad nödsändare inom 90 minuter i 90 procent av fallen och utan aktiverad nödsändare inom 24 timmar i 90 procent av fallen. Ja.</p> | Nej. | | |
| <p>3.9 Till 2030 väsentligt minska antalet döds- och sjukdomsfall till följd av skadliga kemikalier samt föroreningar och kontaminering av luft, vatten och mark.</p> | Nej. | <p>Delmål 3.9 har bäring på det nationella miljömålet <i>Frisk luft</i>. Det nationella etappmålet om utsläpp av luftföroreningar från sjöfarten innebär att utsläppen av svaveldioxid, kväveoxider och partiklar ska ha börjat minska från fartygstrafiken i Östersjön och Nordsjön senast 2016. Etappmålet har uppnåtts. Sjöfartsverket bidrar till att uppnå etappmålet genom våra miljödifferentierade</p> | Nej. | | <p>Delmål 3.9 har bäring på GRI indikatorn* EN15 (direkta utsläpp av växthusgaser) och EN16 (indirekta utsläpp av växthusgaser) som Sjöfartsverket redovisar i myndighetens hållbarhetsred</p> |

| | | | | | |
|---|------|---|------|--|---|
| | | <p>farledsavgifter, men vårt arbete för att minska myndighetens egna utsläpp till luft bidrar också till att målen nås.</p> <p>2015 presenterades resultaten av den fördjupade utvärdering av de svenska miljömålen som genomförts under ledning av Naturvårdsverket. I rapporten "Mål i sikte" uppmärksammas att Sjöfartsverkets skärpta miljö-differentiering av myndighetens farledsavgifter med avseende på kväveoxidutsläpp har utgjort en viktig insats för att minska kväveoxidutsläppen i Sverige</p> <p>Enligt Sjöfartsverkets egna beräkningar har utsläppen av kväveoxider från sjöfarten 2012 - 2014 årligen minskat med omkring 16 000, 15 000 och 12 000 ton respektive år inom Östersjöområdet och Västerhavet tack vare de fartyg som har vidtagit åtgärder som minskar dessa utsläpp och därför har fått lägre farledsavgifter. Ja.</p> <p>Delmål 3.9 har även bäring på det nationella miljömålet <i>Giftfri miljö</i>. Exempelvis bidrar Sjöfartsverkets farledsverksamhet till att uppnå delmålet genom miljösanering av fyrar, byta ut stål- till plastbojar och kartlägga markförorening (miljöskuld). I Sjöfartsverkets hållbarhetsredovisning för 2015 står mer om detta. Ja.</p> | | | <p>ovisning. * GRI = Global Reporting Initiative som är ett internationellt ramverk för hållbarhetsredovisning som Sjöfartsverket tillämpar.</p> <p>Delmål 3.9 har även bäring på GRI indikatorn* LA6 (Skador, sjukdom, olyckor) som Sjöfartsverket redovisar i myndighetens hållbarhetsredovisning.</p> |
| | Nej. | | Nej. | | |
| 4 Säkerställa en inkluderande och likvärdig utbildning av god kvalitet och främja livslångt lärande för alla | Nej. | <p>Sjöfartsverkets sjömansservice regleras genom den internationella sjöarbetskonventionen (MLC), som hanteras av FN-organet ILO (Internationella Arbetsorganisationen). Sjömansservice kan tillhandahålla böcker via Sjömansbiblioteket, ger sjöanställda möjlighet att följa aktuella nyheter och se på svensk TV. Ja.</p> | Ja. | <p>Sjöfartsverkets sjömansservice regleras genom den internationella sjöarbetskonventionen (MLC), som hanteras av FN-organet ILO (Internationella Arbetsorganisationen). Sjömansservice kan tillhandahålla böcker via Sjömansbiblioteket, ger sjöanställda möjlighet att följa aktuella nyheter och se på svensk TV. Ja.</p> | |
| 5.1 Avskaffa alla former av diskriminering av alla kvinnor och flickor överallt. | Nej. | <p>Jämställdhet och mångfald är en del av Sjöfartsverkets värdegrund. Ja.</p> | Nej. | | |
| 5.5 Tillförsäkra | Nej. | Sjöfartsverket har som internt | Nej. | | Delmål 5.5 har |

| | | | | | |
|--|--|---|------------------|---|---|
| kvinnor fullt och faktiskt deltagande och lika möjligheter till ledarskap på alla beslutsnivåer i det politiska, ekonomiska och offentliga livet. | | mål att 2017 ha minst 30 procent kvinnor i ledande befattningar. Ja. | | | bäring på GRI indikatorn LA12 (sammanfattning av styrelse och ledning) som Sjöfartsverket redovisar i myndighetens hållbarhetsredovisning. |
| 6 Säkerställa tillgången till och en hållbar förvaltning av vatten och sanitet för alla | Nej. | Enligt förordning (2007:1161) med instruktion för Sjöfartsverket ska myndigheten i egenskap av infrastrukturhållare svara för farledshållning och vid behov inrätta nya farleder. Detta omfattar även sjöfarten på dricksvattentäkterna Mälaren, Väneren och Vättern. Som ett sätt att uppnå delmålet och även det nationella miljömålet <i>Giftfri miljö</i> bidrar exempelvis Sjöfartsverkets farledsverksamhet genom miljösanering av fyrar, byta ut stål- till plastbojar och kartlägga markförorening (miljöskuld). I Sjöfartsverkets hållbarhetsredovisning för 2015 står mer om detta. Ja. | Nej. | | |
| 6.3 Till 2030 förbättra vattenkvaliteten genom att minska föroreningar, stoppa dumpning och minimera utsläpp av farliga kemikalier och material, halvera andelen obehandlat avloppsvatten och väsentligt öka återvinningen och en säker återanvändning globalt. | Ja. Lokalt och tidsbegränsat. Nej. | Enligt förordning (2007:1161) med instruktion för Sjöfartsverket ska myndigheten i egenskap av infrastrukturhållare svara för farledshållning och vid behov inrätta nya farleder. Muddring/dumpning har viss inverkan på natur- och djurliv under själva ingreppet. Sjöfartsverket följer gällande villkor i miljödomar och kontrollprogram. Ja. Sjöfartsverkets egna fartyg och båtar uppfyller gällande nationella krav för utsläpp till vatten. Vad gäller utsläpp av toalettavatten uppfyller Sjöfartsverkets fartyg mer än väl gällande nationella krav för utsläpp till vatten. Genom att samarbeta med en tillverkare av reningssystem bidrar Sjöfartsverket även till utvecklingen av reningssystem. Sjöfartsverket testar även att använda förbränning-toaletter ombord på våra mindre båtar (3 st f.n.). Ja. | Nej. Nej. | Nej. Sjöfartsverkets egna fartyg och båtar uppfyller gällande internationella krav för utsläpp till vatten. Vad gäller utsläpp av toalettavatten uppfyller Sjöfartsverkets fartyg mer än väl gällande internationella krav för utsläpp till vatten. Genom att samarbeta med en tillverkare av reningssystem bidrar Sjöfartsverket även till utvecklingen av reningssystem. Det nationella arbetet kan leda till utveckling även internationellt. Ja. | Delmålet har bäring på de nationella miljömålen <i>Bara naturlig försurning</i> , <i>Giftfri miljö</i> , <i>Ingen övergödning</i> samt <i>Hav i balans och levande kust och skärgård</i> . I Sjöfartsverket hållbarhetsredovisning redogör vi ytterligare hur vi arbetar för att uppnå målen. |

| | | | | | |
|---|-------------|--|-------------|---------------------------------------|---|
| <p>6.4. Till 2030 Väsentligt effektivisera vattenanvändningen inom alla sektorer samt säkerställa hållbara uttag och en hållbar försörjning med sötvatten för att angripa vattenbristen och väsentligt minska det antal människor som lider av vattenbrist.</p> | <p>Nej.</p> | <p>Sjöfartsverket identifierade 2012 myndighetens egen vattenanvändning som en betydande miljöaspekt, vilket vi nämner i myndighetens hållbarhetsredovisning för 2015. Ja.</p> | <p>Nej.</p> | | |
| <p>7.2 Till 2030 väsentligen öka andelen förnybar energi i den globala energimixen.</p> | <p>Nej.</p> | <p>Sjöfartsverket har som mål att minska elförbrukningen med 25 procent samt minska utsläppen av koldioxid med 10 procent från 2012 till 2023 – mätt som medelvärde av utfallen för de föregående fem åren. Dessa mål bidrar till att vi når de nationella miljömålen <i>Begränsad klimatpåverkan</i>, <i>Frisk luft</i> och till viss del även <i>Bara naturlig försurning</i>. Merparten av insatserna genomförs inom myndighetens rederi (inkl isbrytningsverksamheten), farledsverksamhet och lotsningstjänster. Sedan 2014 köper myndigheten enbart så kallad grön el till bl a uppvärmning av Sjöfartsverkets fastigheter samt av vissa fartyg och båtar. I mindre utsträckning förser Sjöfartsverket, där så är lämpligt, fyror med solpaneldrift som i vissa fall även kompletteras med vindkraft. Ja.</p> | <p>Nej.</p> | | <p>Sjöfartsverket har tolkat "energimix" som energi som används för produktion av elenergi och även värme.</p> <p>Delmål 7.2 har bäring på GRI indikatorn EN3 (energianvändning inom en organisation) och EN4 (energianvändning utom en organisation) som Sjöfartsverket redovisar i myndighetens hållbarhetsredovisning.</p> |
| <p>7.3 Till 2030 fördubbla den globala förbättringstakten vad gäller energieffektivitet.</p> | <p>Nej.</p> | <p>Sjöfartsverket har som mål att minska elförbrukningen med 25 procent samt minska utsläppen av koldioxid med 10 procent från 2012 till 2023 – mätt som medelvärde av utfallen för de föregående fem åren. Dessa mål bidrar till att vi når det nationella miljömålet <i>Begränsad klimatpåverkan</i>. Merparten av insatserna genomförs inom myndighetens rederi (inkl isbrytningsverksamheten), farledsverksamhet och lotsningstjänster. Ja.</p> | <p>Nej.</p> | | <p>Delmål 7.3 har bäring på följande GRI indikatorer som Sjöfartsverket redovisar i myndighetens hållbarhetsredovisning: EN3 (energianvändning inom en organisation), EN4 (energianvändning utom en organisation), EN15 (direkta utsläpp av växthusgaser) och EN16 (direkta utsläpp av växthusgaser).</p> |
| <p>7.a Till 2030 stärka</p> | <p>Ja.</p> | <p>Sjöfartsverket har som mål</p> | <p>Ja.</p> | <p>Om <i>GreenPilot</i>-projektet</p> | |

| | | | | | |
|--|-------------|--|-------------|--|--|
| <p>det internationella samarbetet för att underlätta tillgång till forskning och teknik inom ren energi, inklusive förnybar energi, energi-effektivitet samt avancerad och renare fossilbränslebaserad teknik, samt främja investeringar i energiinfrastruktur och ren energiteknik.</p> | <p>Nej.</p> | <p>att minska elförbrukningen med 25 procent samt att minska utsläppen av koldioxid med 10 procent från 2012 till 2023 – mätt som medelvärde av utfallen för de föregående fem åren. Med idén om att skapa en <i>klimatneutral båt</i> har Sjöfartsverket initierat projektet <i>GreenPilot</i> som innebär att en lotsbåt ska konverteras till metanoldrift. Finansieringen delas lika mellan Trafikverket och den internationella branschorganisationen Methanol Institute. Ett av syftena är att gå i bräschen som en så kallad <i>first mover</i> och att man ska få flera efterföljare. Metanolkonvertering har gjorts på större fartyg, men när det gäller mindre båtar såsom lotsbåtar är Sjöfartsverket och myndighetens partners bland de första i världen. Sjöfartsverket vill visa att det går! Svenskt Marintekniskt Forum (SMTF) är projektägare, SSPA är projektadministratörer och fartygskonstruktörerna Scandinaos är tekniska projektledare. Projektet beräknas pågå till 2018. Ja.</p> <p>Inom ramen för EU- och Folprojektet WINMOS* pågår arbete ombord på Sjöfartsverkets isbrytare Ymer med att konvertera den mekaniska bränsleinsprutningen på en av huvudmotorerna till elektronisk dito s.k. <i>common rail</i>. Resultatet visar en bränslebesparing på cirka 7 procent, vilket motsvarar 0,5 ton koldioxid, och även en reduktion av partiklar med 80 procent. Sjöfartsverket planerar att installera common rail på de övriga fyra huvudmaskinerna. Ytterligare information finns i Sjöfartsverkets hållbarhetsredovisning för 2015. *WINMOS (Winter Navigation Motorways of the Sea) Ja.</p> <p>Sjöfartverket avser att påbörja ett samarbete med andra aktörer för att ombord på en isbrytare och en</p> | <p>Nej.</p> | <p>slår väl ut finns en möjlighet att konvertering till metanol av mindre båtar kan få internationellt genomslag med stöd av projektpartnern Methanol Institute.</p> | |
| | <p>Ja.</p> | <p>Sjöfartverket avser att påbörja ett samarbete med andra aktörer för att ombord på en isbrytare och en</p> | <p>Nej.</p> | | |

| | | | | | |
|--|------|--|------|--|--|
| | Nej. | <p>lotsbåt testa att använda biobränslet HVO syntetisk diesel HVO (hydrogenated vegetable oil) även kallat syntetisk diesel. Andelen HVO ska utgöra 10-15 procent av totalt bränsle. En utmaning är bristen på råvaror. Syftet är bl a att bidra till uppfyllandet av EU:s transportmål om 10 procent förnybar energi till 2020 som även kan bidra till att nå de nationella miljömålen <i>Begränsad klimatpåverkan, Frisk luft</i> och till viss del även <i>Bara naturlig försurning</i>. Ja.</p> <p>Sjöfartsverket arbetar även med batterihybridprojekt, f.n. på isbrytare och farledsbåtar. Målsättningen är att visa på alternativ som bidrar till att nå de nationella miljömålen <i>Begränsad klimatpåverkan, Frisk luft</i> och till viss del även <i>Bara naturlig försurning</i>. Ja.</p> | Nej. | | |
| <p>8.5 Senast 2030 uppnå full och produktiv sysselsättning med anständiga arbetsvillkor för alla kvinnor och män, inklusive ungdomar och personer med funktionsnedsättning, samt lika lön för likvärdigt arbete</p> | Nej. | <p>Sjöfartsverket genomför regeringens uppdrag till statliga myndigheter att ta emot nyanlända arbetsökande för praktik 2016-2018 m.m. (beteckning Fi2016/00386/ESA). Uppdraget inkluderar även "Praktikantprogrammets" åtgärder som Sjöfartsverket redan arbetar med och redogör för i sin hållbarhetsredovisning (se delmål 8.6). Ja.</p> | Nej. | | |
| | Nej. | <p>Jämställdhet och mångfald utgör en integrerad del av Sjöfartsverkets arbete med myndighetens värdegrund. En handlingsplan för jämställdhet och mångfald finns och arbete pågår med att ta fram interna riktlinjer för ökad tillgänglighet. Ja.</p> | Nej. | | |
| | Nej. | <p>Sjöfartsverket har en intern nollvision vad gäller arbetsplatsolyckor. Ja.</p> | Nej. | | |
| <p>8.6 Till 2020 väsentligt minska den andel ungdomar som varken arbetar eller studerar.</p> | Nej. | <p>För att tillgodose Sjöfartsverkets framtida kompetensförsörjning marknadsför Sjöfartsverket sig vid lärosäten och i sociala medier. Myndigheten har även utvecklat sina möjligheter att erbjuda examensarbeten och</p> | Nej. | | <p>Delmål 8.6 har bäring på GRI indikatorn LA1 (nyrekrytering mm) som Sjöfartsverket redovisar i myndighetens hållbarhets-</p> |

| | | | | | |
|--|------|---|------|--|---|
| | | <p>praktikplatser. Sjöfartsverket har som mål att ta emot minst 20 examensarbeten, uppsatser eller praktikanter per år. Under 2015 har vi uppnått målet. Utöver detta har vi även erbjudit 18 praktikplatser på våra isbrytare. Vår utmaning framöver är att bli bättre på att erbjuda praktikplatser inom ramen för Tekniksprånget och Praktikantprogrammet.</p> <p>Ja.</p> | | | redovisning. |
| <p>8.8 Skydda arbetstagarnas rättigheter och främja en trygg och säker arbetsmiljö för alla arbetstagare, inklusive arbetskraftsinvandrare, i synnerhet kvinnliga migranter, och människor i otrygga anställningar.</p> | Nej. | <p>Sjöfartsverkets sjömansservice arbetar för att främja social hållbarhet och regleras genom den internationella sjöarbetskonventionen (MLC), som hanteras av FN-organet ILO (Internationella Arbetsorganisationen). Uppdraget är att så långt som möjligt kompensera för samhällets ordinarie utbud i form av fritids- och kulturliv och behov av information, som sjömän går miste om på grund av tjänstgöring till sjöss. Verksamheten kännetecknas av nära samverkan med hamnar, rederier, sjömanskyrkan och andra intressenter.</p> <p>Ja.</p> | Nej. | <p>Sjöfartsverkets sjömansservice arbetar för att främja social hållbarhet regleras genom den internationella sjöarbetskonventionen (MLC), som hanteras av FN-organet ILO (Internationella Arbetsorganisationen). Uppdraget är att så långt som möjligt kompensera för samhällets ordinarie utbud i form av fritids- och kulturliv och behov av information, som sjömän går miste om på grund av tjänstgöring till sjöss. Verksamheten kännetecknas av nära samverkan med hamnar, rederier, sjömanskyrkan och andra intressenter.</p> <p>Många fartygsbesättningar är av blandad nationalitet och i vissa kulturer finns fortfarande barriärer som hindrar det sociala umgänget med personer från andra kulturer. I detta fall bidrar deltagandet i olika motionsarrangemang vår sjömansservice arrangerar till att bygga broar mellan grupperingar ombord. <i>Globalt finns ca 1,2 miljoner sjömän. En del av dessa arbetar på de fartyg som anlöpte svenska hamnar under 2015. Antal fartygsanlöp uppgick till 97 841.</i></p> <p>Ja.</p> | |
| <p>9.1 Bygga ut tillförlitlig, hållbar och motståndskraftig infrastruktur av hög kvalitet, inklusive regional och gränsöverskridande infrastruktur, för att stödja ekonomisk utveckling och människors</p> | Ja. | <p>Enligt förordning (2007:1161) med instruktion för Sjöfartsverket ska myndigheten i egenskap av infrastrukturhållare svara för farledshållning och vid behov inrätta nya farleder. Trafikverkets och Sjöfartsverkets trafikslagsövergripande infrastrukturplanering skapar</p> | Nej. | | <p>Sjöfarten är till sin natur global och regionala och internationella överenskomelser är mer regel än undantag. Exempelvis samarbetar</p> |

| | | | | | |
|---|------------|--|------------|--|---|
| <p>välbefinnande, med fokus på ekonomiskt överkomlig och rättvis tillgång för alla.</p> | | <p>förutsättningar för ett framgångsrikt näringsliv. Genom att tillämpa den s.k. fyrstegsprincipen får man en helhetsyn på transport-systemet. Enligt principen ska förslagen till lämpliga lösningar på identifierade problem diskuteras och prövas på ett mera förutsättningslöst sätt, vilket skapar effektivare utnyttjande av befintlig infrastruktur och att man bygger nytt där det verkligen finns behov. De farledsåtgärder som genomförs syftar inte bara till att öka säkerheten utan också att öka kapacitet i farlederna, större fartyg kan anlöpa, vilket ger bättre transportekonomi. Ja.</p> | | | <p>Finland och Sverige vad gäller isbrytningen i Östersjön.</p> |
| <p>9.5 Förbättra forskningen och industrisektorernas tekniska kapacitet i alla länder, i synnerhet utvecklingsländerna, bland annat genom att till 2030 uppmuntra innovation och väsentligt öka det antal personer som arbetar med forskning och utveckling per 1 miljon människor liksom de offentliga och privata utgifterna för forskning och utveckling.</p> | <p>Ja.</p> | <p>Enligt förordning (2007:1161) med instruktion för Sjöfartsverket ska myndigheten 1) svara för forskning och innovation som motiveras av myndighetens uppgifter, och 2) följa och dokumentera forskning och innovation inom sjöfartsområdet. Sjöfartsverket hanterar i samverkan med Trafikverket sedan 2014 minst 50 mkr per år i offentliga Fol-medel till sjöfarten inom ramen för den nationella planen för transportsystemet 2014-2025. Sjöfartsverkets mål för Fol-verksamheten 2015-2017 är att stärka sjöfartens konkurrenskraft genom forsknings- och innovationsinsatser för en långsiktigt hållbar sjöfart. Vi uppnår det genom trippel helixsamarbeten mellan näringen, akademien och den offentliga sektorn som leder till uppväxling av offentliga Fol-medel. Under 2015 analyserade Sjöfartsverket uppväxlingen av de offentliga Fol-medlen inom sjöfartsområdet för 2013 och 2014 om 84 miljoner kronor. Myndigheten konstaterar att värdet av den totala utväxlingen uppgår till 204 miljoner kronor och att den Fol-verksamhet vi bedriver gör skillnad. <i>Total nationell utväxling 2013 och 2014 uppgick till 100 MSEK.</i> Ja.</p> | <p>Ja.</p> | <p>Enligt förordning (2007:1161) med instruktion för Sjöfartsverket ska myndigheten 1) svara för forskning och innovation som motiveras av myndighetens uppgifter, och 2) följa och dokumentera forskning och innovation inom sjöfartsområdet. Trafikverket sedan 2014 minst 50 mkr per år i offentliga Fol-medel till sjöfarten inom ramen för den nationella planen för transportsystemet 2014-2025. Sjöfartsverkets mål för Fol-verksamheten 2015-2017 är att stärka sjöfartens konkurrenskraft genom forsknings- och innovationsinsatser för en långsiktigt hållbar sjöfart. Vi uppnår det genom trippel helixsamarbeten mellan näringen, akademien och den offentliga sektorn som leder till uppväxling av offentliga Fol-medel. Under 2015 analyserade Sjöfartsverket uppväxlingen av de offentliga Fol-medlen inom sjöfartsområdet för 2013 och 2014 om 84 miljoner kronor. Myndigheten konstaterar att värdet av den totala utväxlingen uppgår till 204 miljoner kronor och att den Fol-verksamhet vi bedriver gör skillnad. <i>Total internationell utväxling 2013 och 2014</i></p> | |

| | | | | | |
|---|------|--|------|---|--|
| | | | | <p><i>uppgick till 104 MSEK.</i> Ja.</p> <p>Se även delmål 17.16 <i>Stärka det globala partnerskapet för hållbar utveckling.</i></p> | |
| <p>10 Minska ojämlikheten inom och mellan länder</p> | Nej. | | Nej. | <p>De fyra delmålen i EU:s handlingsplan till Östersjöstrategin om ren och säker sjöfart, bättre samarbete och bra förutsättningar för transporter samt bättre konkurrenskraft i Östersjöregionen berör vår verksamhet. Huvudsakligen bidrar Sjöfartsverket till att målen nås genom att fortsätta och utveckla pågående projekt som vi driver eller deltar i. Ytterligare information finns i Sjöfartsverkets redogörelse av myndighetens verksamheters samband med genomförandet av EU:s Östersjöstrategi och synergier i arbetet med regeringens maritima strategi (<i>Näringsdepartementets beteckning N2016/00922/TS; Sjöfartsverkets beteckning 16-00500-2</i>).</p> <p>Ja.</p> | |
| <p>10.2 Till 2030 möjliggöra och verka för att alla människor, oavsett ålder, kön, funktionsnedsättning, ras, etnicitet, ursprung, religion eller ekonomisk eller annan ställning, blir inkluderade i det sociala, ekonomiska och politiska livet.</p> | Ja. | <p>Sjöfartsverkets sjömansservice regleras genom den internationella sjöarbetskonventionen (MLC), som hanteras av FN-organet ILO (Internationella Arbetsorganisationen). Uppdraget är att så långt som möjligt kompensera för samhällets ordinarie utbud i form av fritids- och kulturliv och behov av information, som sjömän går miste om på grund av tjänstgöring till sjöss. Verksamheten kännetecknas av nära samverkan med hamnar, rederier, sjömanskyrkan och andra intressenter.</p> <p>Ja.</p> | Ja. | <p>Sjöfartsverkets sjömansservice regleras genom den internationella sjöarbetskonventionen (MLC), som hanteras av FN-organet ILO (Internationella Arbetsorganisationen). Uppdraget är att så långt som möjligt kompensera för samhällets ordinarie utbud i form av fritids- och kulturliv och behov av information, som sjömän går miste om på grund av tjänstgöring till sjöss. Verksamheten kännetecknas av nära samverkan med hamnar, rederier, sjömanskyrkan och andra intressenter. Många fartygsbesättningar är av blandad nationalitet och i vissa kulturer finns fortfarande barriärer som hindrar det sociala umgänget med personer från andra kulturer. I detta fall bidrar deltagandet i olika motionsarrangemang vår sjömansservice arrangerar till att bygga broar mellan grupperingar</p> | |

| | | | | | |
|--|-----|---|------|--|--|
| | | | | ombord. <i>Globalt finns ca 1,2 miljoner sjömän. En del av dessa arbetar på de fartyg som anlöpte svenska hamnar under 2015. Antal fartygsanlöp uppgick till 97 841.</i> Ja. | |
| <p>11.2 Senast 2030 tillhandahålla tillgång till säkra, ekonomiskt överkomliga, tillgängliga och hållbara transportsystem för alla. Förbättra trafiksäkerheten, särskilt genom att bygga ut kollektivtrafiken, med särskild uppmärksamhet på behoven hos människor i utsatta situationer, kvinnor, barn, personer med funktionsnedsättning samt äldre personer.</p> | Ja. | <p>Enligt förordning (2007:1161) med instruktion för Sjöfartsverket ska myndigheten i egenskap av infrastrukturhållare svara för farledshållning och vid behov inrätta nya farleder. Totalt transporteras cirka 90 procent av godset i svensk utrikeshandel med sjöfart. Medan de mängder gods som transporteras med utrikes sjöfart har vuxit stadigt under det senaste årtiondet har de mängder gods som transporteras med inrikes sjötransporter inte ökat i samma takt utan varit ganska konstanta. Sjöfarten är i princip det enda trafikslag som har en stor outnyttjad potential som transportör. Hållbara transportlösningar kan omfatta avlastning av landinfrastuktur via den existerande sjöfartsinfrastrukturen och att man bygger nytt på land där det verkligen finns ett identifierat behov. Ett exempel på citylogistik är transport med pråmar i Stockholmsregionen.</p> <p>Ja.</p> | Nej. | | |
| | Ja. | <p>I ett pågående samarbete mellan Ålands landskapsregering, Stockholms läns landsting och Sjöfartsverket (ADAPT*) sjömäter myndigheten farleder med persontrafik. Vissa av områdena trafikeras av den kollektiva skärgårdstrafiken genom Waxholmsbolaget. Sjömätningen finansieras till 75 procent av EU-medel och 25 procent av Stockholms läns landsting.</p> <p>*ADAPT=Assuring Depth of fairways for Archipelago Public Transportation</p> <p>Ja.</p> | Nej. | | |
| | Ja. | <p>Sjöfartsverket har av regeringen fått i uppdrag att analysera utvecklingspotentialen för inlandssjöfart och kustsjöfart*. Uppdraget ska redovisas till</p> | Nej. | | |

| | | | | | |
|--|-----|---|------|--|--|
| | | Näringsdepartementet senast den 31 december 2016. Ja. * Regeringens beteckning N2016/01639/MRT; Sjöfartsverkets beteckning 16-00767 | | | |
| 11.5 Till 2030 väsentligt minska antalet dödsfall och antalet människor som drabbas av katastrofer, inklusive vattenrelaterade katastrofer. | Ja. | Enligt förordning (2007:1161) med instruktion för Sjöfartsverket ska myndigheten svara för beredskapsplanläggning i fråga om sjötransporter. Arbetet omfattar bl a dammsäkerhet i exempelvis Trollhätte kanalområdet. Arbete med dammsäkerhet kräver särskilt utbildad personal som är insatta i Kraftföretagens riktlinjer och tillämpningsvägledning för dammsäkerhet (RIDAS). Se även delmål 13.2. Ja. | Nej. | Sjöfartsverket är representerat i PIANCs* kommission EnviCom där frågor som rör klimatförändringar hanteras. Ja. * The World Association for Waterborne Transport Infrastructure. | |
| | Ja. | Enligt förordning (2007:1161) med instruktion för Sjöfartsverket ska myndigheten tillhandahålla sjötrafikinformationstjänst (VTS). Med sjötrafikinformation avser Sjöfartsverket bl a insatser med syftet att förhindra grundstötning, kollision eller annan fara som kan medföra sjöolyckor. En förbättrad rapportering av miljöfarlig last från fartyg som passerar genom Öresund verifieras av det mätta utfallet av rapporteringsplikten. Målet är 100 procent och utfallet 2015 var 100 procent (99,9 procent 2014). Ja. | Nej. | | |
| | Ja. | Enligt förordning (2007:1161) med instruktion för Sjöfartsverket ska myndigheten tillhandahålla sjöräddnings- och flygräddningstjänst. Sjöfartsverket ansvarar för att leda och koordinera insatserna. Ja. | Nej. | | |
| 11.6 Till 2030 minska städernas negativa miljöpåverkan per person, bland annat genom att ägna särskild uppmärksamhet åt luftkvalitet samt hantering av kommunalt och annat avfall. | N/A | N/A | N/A | N/A | Delmål 11.6 har bäring på följande GRI indikatorer som Sjöfartsverket redovisar i myndighetens hållbarhetsredovisning: EN15 (direkta |

| | | | | | |
|---|------|--|------|--|---|
| | | | | | utsläpp av växthusgaser) och EN16 (direkta utsläpp av växthusgaser). EN15 och EN16 har i sin tur bäring på det nationella miljömålet <i>Begränsad klimatpåverkan</i> |
| 12 Säkerställa hållbara konsumtions- och produktionsmönster. | Nej. | Sjöfartsverkets upphandlingsförfarande skulle kunna bidra till målet liksom det nationella miljömålet <i>Begränsad klimatpåverkan</i> . | Nej. | I de fall myndigheten söker leverantörer i utlandet skulle Sjöfartsverkets upphandlingsförfarande kunna bidra till målet liksom det nationella miljömålet <i>Begränsad klimat-påverkan</i> . | Delmål 12 har bäring på följande GRI indikatorer som Sjöfartsverket redovisar i myndighetens hållbarhetsredovisning: EN3 (energi-användning inom en organisation), EN4 (energi-användning utom en organisation), EN15 (direkta utsläpp av växthusgaser) och EN16 (direkta utsläpp av växthusgaser). |
| 12.4 Senast 2020 uppnå miljövänlig hantering av kemikalier och alla typer av avfall under hela deras livscykel, i enlighet med överenskomna internationella ramverket, samt avsevärt minska utsläppen av dem i luft, vatten och mark i syfte att minimera deras negativa konsekvenser för människors hälsa och miljön. | Nej. | Som ett sätt att uppnå delmålet och även de nationella miljömålen <i>Hav i balans och levande kust och skärgård</i> och <i>Gifrfri miljö</i> bidrar exempelvis Sjöfartsverkets farledsverksamhet genom miljösanering av fyrar, byta ut stål- till plastbojar och kartlägga markförorening (miljöskuld). I Sjöfartsverkets hållbarhetsredovisning för 2015 står mer om detta. Ja. | Nej. | | |
| 12.5 Till 2030 väsentligt minska mängden avfall genom åtgärder för att förebygga, minska, återanvända och återvinna avfall. | Nej. | Som ett sätt att uppnå delmålet och även det berörda nationella miljömålet <i>Begränsad klimatpåverkan</i> bidrar Sjöfartsverkets interna verksamhet genom att hantera kemikalier på ett ansvarfullt sätt som följer gällande regelverk. Vidare bidrar exempelvis Sjöfartsverkets farledsverksamhet genom miljösanering av fyrar, byta | Nej. | | Delmål 12.5 har bäring på följande GRI indikatorer som Sjöfartsverket redovisar i myndighetens hållbarhetsredovisning: EN3 (energi-användning inom en organisation), |

| | | | | | |
|--|------|--|------|---|---|
| | | ut stål- till plastbojar och kartlägga markförorening (miljöskuld). I Sjöfartsverkets hållbarhetsredovisning för 2015 står mer om detta. Ja. | | | EN4 (energi-användning utom en organisation), EN15 (direkta utsläpp av växthusgaser) och EN16 (direkta utsläpp av växthusgaser) |
| 12.6 Uppmuntra företag, särskilt stora och multinationella företag, att införa hållbara metoder och att integrera hållbarhetsinformation i sin rapporteringscykel. | Nej. | Sjöfartsverket hållbarhetsredovisar på frivillig basis sedan 2012. Vi låter oss inspireras av det internationella redovisningsramverket Global Reporting Initiatives (GRI) riktlinjer G4. Sjöfartsverket redovisar bl a GRI-indikatorer som har bäring på miljömålet <i>Begränsad klimatpåverkan (EN3, EN4, EN15 och EN16)</i> . Ja. | Nej. | | |
| 12.7 Främja hållbara offentliga upphandlingsmetoder, i enlighet med nationell politik och nationella prioriteringar. | Nej. | Sjöfartsverket följer bestämmelserna i lagen om offentlig upphandling liksom andra relevanta regelverk. Under 2015 utvärderade Sjöfartsverket myndighetens största leverantörer av bland annat drivmedel. Utvärderingen ger Sjöfartsverket ett underlag till kravställning i kommande upphandlingar. Ja. | Nej. | Sjöfartsverket följer bestämmelserna i lagen om offentlig upphandling liksom andra relevanta regelverk. Ja. | |
| 12.8 Senast 2030 säkerställa att människor överallt har den information och medvetenhet som behövs för en hållbar utveckling och livsstil i harmoni med naturen. | Nej. | Som ett sätt att uppnå delmålet och även det nationella miljömålet <i>Giftfri miljö</i> bidrar Sjöfartsverkets interna verksamhet genom att hantera kemikalier på ett ansvarsfullt sätt som följer gällande regelverk. Ja. | Nej. | | |
| 12.c Rationalisera ineffektiva subventioner av fossila bränslen som uppmuntrar till slösaktig konsumtion genom att undanröja snedvridningar på marknaden, i enlighet med nationella förhållanden. | Nej. | Energimyndigheten har fått i uppdrag av regeringen att ta fram en strategi för omställningen till en fossilfri transportsektor. Sjöfartsverket har lämnat underlag till Energimyndigheten (Sjöfartsverkets beteckning 16-01259-2) och föreslår att en del i den nationella strategin ska vara handlingar eller åtgärder som ökar tillgången till marint dieselbränsle utan fossilt ursprung (biodiesel), biometanol eller andra koldioxidneutrala bränslen. Hur pass klimatneutral biodiesel är beror på framställningsmetod. Andra koldioxidneutrala bränslen kan behöva längre tid för att | Nej. | | Vad gäller sjöfarten önskar Sjöfartsverket tillägga internationella överenskommelser inom miljö- och klimatområdet är att föredra. Detta för att undgå risken för t.ex. koldioxidläckage om en verksamhet flyttar till ett land som har mindre stringenta regler. Motsvarande |

| | | | | | |
|---|------|---|------|--|---|
| | | <p>utvecklas till ett verkligt storskaligt alternativ för sjöfarten. Ett hinder för större efterfrågan på biodiesel och andra fossilfria alternativ är att priset är flera gånger högre än för vanliga marina bränslen. Sjöfartsverket menar att skattefriheten för bränsle till fartyg, som bland annat utför kommersiella transporter, är ett mycket viktigt incitament och bör säkerställas för alla nuvarande och framtida klimatneutrala marina bränslen, vilket bör nämnas i strategin. På motsvarande sätt bör elenergi ha samma skattelättnader när den används för framdrift av fartyg som när fartyget ligger vid kaj och använder landansluten el. Allt som underlättar utveckling, framställning, distribution och användande av fossilfria marina bränslen anser Sjöfartsverket ryms inom en nationell strategi för en fossilfri transportsektor. Sjöfartsverket förbrukar en betydande mängd fossila bränslen till fartyg i egen verksamhet men strävar efter att minska den. Problemen för Sjöfartsverket att eliminera användningen av fossila bränslen är i stort sett desamma som för sjöfarten som helhet. Ja.</p> | | | <p>gäller även nationella regler där man i så hög grad som möjligt bör beskatta eller styra på ett bransch- och teknikneutralt sätt.</p> |
| | Nej. | <p>F.k. Sjöfartsverkets miljö-differentierade farleds-avgifter har inte någon bäring på fossila bränslen. Sjöfartsverket har noterat att avgiftsbefrielser och avgiftsreduktioner inte är att betrakta som subventioner enligt definitionen som beskrivs i Naturvårdsverkets "Kartläggning av potentiellt miljöskadliga subventioner – En handledning". Frågan aktualiserades inom ramen för Tillväxtverkets arbete med att kartlägga icke skatterelaterade eventuellt miljöskadliga subventioner. Uppdragets ska ha redovisats senast den 31 mars 2014 till Regeringskansliet (<i>Tillväxtverkets diarie-nummer 1.2.3-2014-1272</i>). Ja.</p> | Nej. | | |
| 13.2 Integrera klimatåtgärder i politik, strategier och | Ja. | Sjöfartsverket bidrar till att de transportpolitiska målen kan uppfyllas vilket omfattar | Nej. | Inom HELCOM pågår arbete för att utpeka Östersjön till ett så kallat | Delmål 13.2 har bäring på följande GRI |

| | | | | | |
|-------------------------------------|-----------------------|--|-------------------------|--|---|
| <p>planering på nationell nivå.</p> | <p>Ja.</p> <p>Ja.</p> | <p>hänsynsmålet som bl a gör gällande att transport-systemets utformning, funktion och användning ska bidra till att det övergripande generationsmålet för miljö och miljö kvalitetsmålen nås samt bidra till ökad hälsa.</p> <p>Den svenska maritima strategin poängterar behovet av en omställning till hållbara transporter. Sjöfartsverket pekas inte explicit ut i strategin men ansvarar för frågor som rör miljö-differentierade farleds-avgifter som bidrar till att uppnå det nationella miljömålet <i>Begränsad klimatpåverkan</i>. Ja.</p> <p>Sjöfartsverket har av regeringen fått i uppdrag att analysera hur myndigheten ska verka för att nå miljömålen*. Detta innefattar såväl pågående som nya åtgärder som ska bidra till att Sverige lever upp till klimatavtal som beslutats internationellt. Ett konkret exempel är att utveckla våra miljödifferenterade farledsavgifter, som skapar incitament för sjöfarten att minska miljöpåverkan. Ja. <i>*Regeringens beteckning M2015/2633/Mm; Sjöfartsverkets beteckning 15-02288-1</i></p> <p>Det nationella etappmålet om utsläpp av luftföroreningar från sjöfarten innebär att utsläppen av svaveldioxid, kväveoxider och partiklar ska ha börjat minska från fartygstrafiken i Östersjön och Nordsjön senast 2016. Etappmålet har uppnåtts. Sjöfartsverket bidrar till att uppnå etappmålet genom våra miljödifferenterade farledsavgifter, men vårt arbete för att minska myndighetens egna utsläpp till luft bidrar också till att målen nås.</p> <p>2015 presenterades resultaten av den fördjupade utvärdering av de svenska miljömålen som genomförts under ledning av Naturvårdsverket. I rapporten "Mål i sikte" uppmärksammas att</p> | <p>Nej.</p> <p>Nej.</p> | <p>kvävekontrollområde. Målet är att genomföra det till den 1 januari 2021. Det kommer att ytterligare minska utsläppen av kväve till luft. Sjöfartsverket följer frågan men det är Transportstyrelsen som representerar Sverige i HELCOM. Ja.</p> | <p>indikatorer som Sjöfartsverket redovisar i myndighetens hållbarhetsredovisning: EN3 (energi-användning inom en organisation), EN4 (energi-användning utom en organisation), EN15 (direkta utsläpp av växthusgaser) och EN16 (direkta utsläpp av växthusgaser).</p> |
|-------------------------------------|-----------------------|--|-------------------------|--|---|

| | | | | | |
|--|------|--|------|---|---|
| | | <p>Sjöfartsverkets skärpta miljö-differentiering av myndighetens farledsavgifter med avseende på kväveoxidutsläpp har utgjort en viktig insats för att minska kväveoxidutsläppen i Sverige</p> <p>Enligt Sjöfartsverkets egna beräkningar har utsläppen av kväveoxider från sjöfarten 2012 - 2014 årligen minskat med omkring 16 000, 15 000 och 12 000 ton respektive år inom Östersjöområdet och Västerhavet tack vare de fartyg som har vidtagit åtgärder som minskar dessa utsläpp och därför har fått lägre farledsavgifter. Ja.</p> <p>Sjöfartsverket har som internt mål att minska elförbrukningen med 25 procent samt att minska utsläppen av koldioxid med 10 procent från 2012 till 2023 – mätt som medelvärde av utfallen för de föregående fem åren. Merparten av insatserna genomförs inom myndighetens rederi (inkl isbrytningsverksamheten), farledsverksamheten och lotsningstjänster. Ja.</p> <p>Enligt förordning (2007:1161) med instruktion för Sjöfartsverket ska myndigheten svara för beredningsplanläggning i fråga om sjötransporter. Arbetet omfattar bl a dammsäkerhet i exempelvis Trollhätte kanal området. Se även delmål 11.5. Ja.</p> | | | |
| | Nej. | | Nej. | | |
| | Ja. | | Nej. | | |
| 14.1 Till 2025 förebygga och avsevärt minska alla slags föroreningar i havet, i synnerhet från landbaserad verksamhet, inklusive marint skräp och tillförsel av näringsämnen. | Nej. | <p>Sjöfartsverkets egna fartyg och båtar uppfyller gällande nationella krav för utsläpp till vatten. Ja.</p> <p>Sjöfartsverket ansvarar för att sjövägarna är framkomliga, tillgängliga och säkra. Enligt förordning (2007:1161) med instruktion för Sjöfartsverket ska myndigheten bl a tillhandahålla lotsning, i egenskap av infrastrukturhållare svara för farledshållning och vid behov inrätta nya farleder, svara för isbrytning, svara för sjögeografisk information</p> | Nej. | <p>Sjöfartsverkets egna fartyg och båtar uppfyller gällande internationella krav för utsläpp till vatten. Ja.</p> | <p>Delmålet har bäring på de nationella miljömålen <i>Bara naturlig försurning, Ingen övergödning samt Hav i balans och levande kust och skärgård.</i> I Sjöfartsverket hållbarhetsredovisning redogör vi ytterligare hur vi arbetar för att uppnå målen.</p> |

| | | | | | |
|---|------|---|------|--|--|
| | | inom Sjöfartsverkets ansvarsområde (sjökartläggning), svara för samordning av sjögeografisk information inom Sverige, tillhandahålla sjötrafikinformationstjänst (VTS), sjötrafikrapporteringsystem (SRS) och automatiskt fartygsidentifikationssystem (AIS) samt svara för övervakning och för att alla nödvändiga och lämpliga åtgärder vidtas för att se till att fartyg deltar i och följer reglerna för Sveriges sjötrafikinformationstjänst (VTS), sjötrafikrapporteringsystem (SRS) och trafiksepareringssystem (TSS). Ja. | | | |
| 15.5 Vidta omedelbara och betydande åtgärder för att minska förstörelsen av naturliga livsmiljöer, hejda förlusten av biologisk mångfald och senast 2020 skydda och förebygga utrotning av hotade arter. | Nej. | Som en del av Sjöfartsverkets arbete med att bidra till miljökvalitetsmålet <i>Ett rikt växt-och djurliv</i> deltar myndigheten i en referensgrupp för Havs- och vattenmyndighetens arbete med undervattensbuller. Syftet med arbetet är att uppnå en god miljöstatus i havet, vilket till exempel handlar om att förutsättningarna för populationen av tumlare i Östersjön är goda. Sjöfartsverket vill bidra till arbetet och medverka till att åtgärdsförslag, som tas upp i referensgruppen, kan genomföras. Samtidigt måste vi också se till att förutsättningarna för sjöfarten utvecklas på ett hållbart sätt. De uppgifter om till exempel sjötrafik, djup och verksamheter i havet, som vi har, kan ibland komma till nytta i andra myndigheters arbete och inom forskningen. Mer om detta i Sjöfartsverkets hållbarhetsredovisning. Ja. | Nej. | | |
| 16.10 Säkerställa allmän tillgång till information och skydda grundläggande friheter, i enlighet med nationell lagstiftning och internationella avtal. | Nej. | Sjöfartsverkets sjömansservice arbetar för att främja social hållbarhet och regleras genom den internationella sjöarbetskonventionen (MLC), som hanteras av FN-organet ILO (Internationella Arbetsorganisationen). Verksamheten kännetecknas av nära samverkan med hamnar, rederier, | Ja. | Sjöfartsverkets sjömansservice arbetar för att främja social hållbarhet regleras genom den internationella sjöarbetskonventionen (MLC), som hanteras av FN-organet ILO (Internationella Arbetsorganisationen). Verksamheten kännetecknas av nära | |

| | | | | | |
|---|-----|---|-----|---|--|
| | | <p>sjömanskyrkan och andra intressenter. Ja.</p> | | <p>Samverkan med hamnar, rederier, sjömanskyrkan och andra intressenter. Många fartygsbesättningar är av blandad nationalitet och i vissa kulturer finns fortfarande barriärer som hindrar det sociala umgänget med personer från andra kulturer. I detta fall bidrar deltagandet i olika motionsarrangemang vår sjömansservice arrangerar till att bygga broar mellan grupperingar ombord. <i>Globalt finns ca 1,2 miljoner sjömän. En del av dessa arbetar på de fartyg som anlöpte svenska hamnar under 2015. Antal fartygsanlöp uppgick till 97 841.</i> Ja.</p> | |
| <p>17.16 Stärka det globala partnerskapet för hållbar utveckling och komplettera det med partnerskap mellan flera parter som mobiliserar och utbyter kunskap, expertis, teknik och finansiella resurser, för att bidra till att målen för hållbar utveckling nås i alla länder, i synnerhet utvecklingsländer.</p> | Ja. | <p>Sjöfartsverket leder arbetet med att utveckla och införa trafikledning inom sjöfartsområdet för ökad sjösäkerhet, miljöprestanda och effektivitet inom sjöfarten. Genom vårt flaggskeppsprojekt MONALISA, som avslutades med en konferens i november 2015 har vi, tillsammans med våra 39 projektpartners från 13 länder, bland annat visat på nyttorna med Sea Traffic Management (STM) såväl för Sjöfartsverkets egen verksamhet inom exempelvis isbrytning, sjötrafikledning och lotsplanering som för sjöfartssektorn som helhet. Med STM Validation Project tar Sjöfartsverket under 2015-2018 STM ett steg närmare införande, i form av 300 fartyg och 13 hamnar där vi demonstrerar konceptet i verkligheten. Ja.</p> | Ja. | <p>Sjöfartsverket leder arbetet med att utveckla och införa trafikledning inom sjöfartsområdet för ökad sjösäkerhet, miljöprestanda och effektivitet inom sjöfarten. Genom vårt flaggskeppsprojekt MONALISA, som avslutades med en konferens i november 2015 har vi, tillsammans med våra 39 projektpartners från 13 länder, bland annat visat på nyttorna med Sea Traffic Management (STM) såväl för Sjöfartsverkets egen verksamhet inom exempelvis isbrytning, sjötrafikledning och lotsplanering som för sjöfartssektorn som helhet. Med STM Validation Project tar Sjöfartsverket under 2015-2018 STM ett steg närmare införande, i form av 300 fartyg och 13 hamnar där vi demonstrerar konceptet i verkligheten. Ja.</p> | |