

THUN LONDON

HÅLLBARHETS- REDOVISNING

—
2018



THUNBOLAGEN
— ERIK THUN AB —

INNEHÅLL

Inledning	3
FN:s globala mål.....	3
Avgränsning.....	3
Kort om Erik Thun AB.....	4
Verksamhetsområden	4
AffärsPLAN.....	5
Riskbedömning.....	6
Vårt miljöansvar.....	7
Miljöarbete.....	8
Vårt sociala ansvar	10
Arbetsmiljöfrågor ombord	10
Arbetsmiljö för landanställda	11
Hälsa	11
Samhällsengagemang.....	11
Studenter	11
Vårt affärsetiska ansvar.....	12
Bekämpning av korruption och mutor.....	12
Gåvor, underhållning och gästfrihet.....	12
Efterlevnad av lagar och bestämmelser	12

INLEDNING

Från och med 2017 är det obligatoriskt för stora företag¹ att redovisa en hållbarhetsrapport, för att öka transparensen och kvaliteten på den ekonomiska, sociala och miljörelaterade informationen, samt vinna ett ökat förtroende hos kunder och övriga intressenter.

Erik Thun AB har sen 80 år tillbaka arbetat med hållbarhetsfrågor som en naturlig följd av att i huvudsak vara ett rederi, där naturens resurser är vår största tillgång. Med innovativ design av fartyg pågår ett konstant arbete för att göra så minimalt avtryck på miljön som möjligt och säkerhetsfrågor är alltid högst upp på agendan för att värna om anställda såväl ombord som iland.



”En attraktiv, säker och ansvarfull arbetsplats med nöjda och stolta medarbetare är en förutsättning för att lyckas med våra ambitioner att genom långsiktig tillväxt och lönsamhet skapa en hållbarhet för framtida generationer.”

Lidköping i april 2019
Johan Källsson
Vice VD, Erik Thun AB

FN:s globala mål

FN:s 193 medlemsländer har i en unik process tagit fram de Globala målen samt Agenda 2030 och detta är den mest ambitiösa överenskommelsen för hållbar utveckling som världens ledare har förbundit sig till. Det är inte FN i sig, utan varje medlemsstat, från regering ner till individnivå som ansvarar för att vi ska nå de 17 Globala målen och alla måste bidra för att vi ska lyckas.

I vår hållbarhetsredovisning kopplar vi till de Globala målen vi strävar mot som är centrala för oss och vår verksamhet, så som miljö, säkerhet och medarbetare.



Avgränsning

I vår hållbarhetsredovisning för koncernen så har vi valt att fokusera på rederirörelsen, därav är dotterbolagen Direkt Chark AB samt Täby Air Maintenance AB exkluderade.

¹ De två senaste räkenskapsåren ska mer än ett av följande kriterier vara uppfyllda; medelantalet anställda ska ha uppgått till mer än 250 personer, företagets balansomsättning ska ha uppgått till mer än 175 miljoner kronor, företagets nettoomsättning ska ha uppgått till mer än 350 miljoner kronor.

KORT OM ERIK THUN AB

Erik Thun AB grundades i Lidköping 1938 av Helge Källsson och ägandet är fortfarande i samma familj. Vårt huvudsakliga affärsområde är shipping och vår flotta på runt 40 fartyg är främst verksam i Nordeuropeisk närsjöfart.

Vi ligger i framkant när det gäller att utveckla nybyggen efter egen design för kundanpassade transportlösningar. Under 2015-2016 levererades de första två torrlastfartygen (som transporterar cement) i världen som drivs med flytande naturgas som bränsle. Från november 2017 fram till 2021 tar vi leverans av ytterligare 14 nybyggen, varav 11 är tankfartyg, 2 är torrlastare och 1 är ett cementfartyg. 6 av dessa kan drivas med LNG (Liquid Natural Gas) alternativt LBG (Liquid Bio Gas) Vi har en lång tradition av miljö- och kvalitetsarbete och är ISO 9001:2015 certifierade.

Vi har en omsättning på cirka 1,5 miljarder och genomför investeringar på cirka 2 miljarder under en 4-årsperiod.

Verksamhetsområden

Rederirörelsen är indelad i följande segment:

- 14 bulkfartyg, 4000-6500 dwt, i trafik mellan Väneren och hamnar inom Nord- och Östersjöområdet samt Medelhavet.
- 6 självlossande fartyg, 6000-10 000 dwt, som huvudsakligen sysselsätts i Nord- och Östersjön samt Medelhavet. Vi har även ett kontor i Barcelona för att få lokal förankring.
- 16 produkttankfartyg, 6500- 18000 dwt, som opereras av dotterbolaget Thun Tankers i Göteborg.
- 7 cementfartyg, 4000-7600 dwt, som sysselsätts i Nordeuropa och som ägs och opereras av JT Cement AS, ett joint venture mellan KGJ Cement, Nova Algoma Cement Carriers och Erik Thun AB.

I koncernen ingår också skeppsmäkleri och skeppsklarerare OP Ship AB i Göteborg och Kalmar samt Citadel Shipping i Helsingborg. Vi bedriver dessutom uthyrning av flygplan, bolaget äger för närvarande 18 stycken, i huvudsak passagerarflygplan. Vi har också en charkfabrik i Göteborg, Direkt Chark, med 60 anställda samt flygunderhållsverksamheten i Örebro, Täby Air Maintenance AB med cirka 40 anställda.



AFFÄRSPLAN

Vår vision är:

En hållbar svensk partner över generationer

Vår affärsidé är att vi tillsammans med kunderna ska skräddarsy tjänster inom shipping, så att:

- Kunderna upplever stor kundnytta och ser oss som en stabil, prisvärd, tillgänglig partner inom shipping.
- Våra medarbetare utvecklas och känner stolthet.
- Verksamheten fortsätter att kännetecknas av relativt låg risk med rimlig avkastning.
- Vi skapar en hållbar verksamhet över generationer.



Vi är:

- **Långsiktiga**
Våra investeringar och satsningar ska hålla på lång sikt, över generationer. Vi beställer båtar för hela livslängden. Våra kunder och medarbetare känner trygghet, ser nya utvecklingsmöjligheter och vill stanna vid företaget. Vi är ett familjeföretag som ser utöver kvartalsrapporterna.
- **Ansvarstagande**
Vi tar ansvar för våra medarbetare, kunder och samhället samt visar stor miljöhänsyn. Denna kultur genomsyrar hela vårt familjeföretag där vi som medarbetarna känner ansvar för varandra internt och externt.
- **Engagerade**
Vi har ett genuint intresse för branschen och vårt företag. Hög delegeringsgrad med ansvar ger dedikerade och engagerade medarbetare som skapar kundnytta. Var och en bidrar med sin kompetens i strävan efter att alltid lösa uppdraget på bästa sätt såväl enskilt som gemensamt.

RISKBEDÖMNING

Våra fartyg seglar främst i Norra Europa, men hela världen är vårt arbetsfält. Väsentliga risker kopplade till organisationens verksamhet är:

- Olyckor
- Utsläpp
- Terrorism
- Piratverksamhet
- Brand
- Korruption
- Cyber threats

Dessa risker förebyggs och hanteras genom:

- Granskning/revision (s.k. audit)
- Träning och övningar
- Manualer (SMS²/SSP³)
- Utrustning för oljeutsläpp
- Konstruktion av fartygen
- Kvalificerad besättning
- Sårbarhetsanalys/säkerhetsgenomgång



Vi mäter resultatet och följer upp genom statistik över:

- Olyckor och tillbud
 - Under 2018 hade vi inga LTI⁴
- Port State Control (PSC)⁵
 - Målet för PSC är 0.75 anmärkningar vilket är ett måttal som bygger på en 36 månadsperiod där vårt nuvarande snitt är 1,36. Snittet globalt ligger på 2,75 anmärkningar per inspektion, så vi ligger under snittet med marginal och strävar fortsatt mot målet på 0,75 för hela flottan.
- Bränsleförbrukning
 - Vi fokuserar på att mäta av EEOI⁶ och från och med år 2020 kommer vi ha möjlighet att jämföra för år till år på hela flottan.

² SMS = Safety Management System, är manualen för ISM (International Safety Management), en standard utfärdad av IMO (International Maritime Organization).

³ SSP = Ship Security Plan är manualen för ISPS (International Ship and Port facility Security code), också ett regelverk utfärdat av IMO.

⁴ LTI = Lost Time Incident är skada som leder till förlorad tid från arbetet.

⁵ PSC =Port State Control, inspektion av utländska fartyg i nationella hamnar för att kontrollera och säkerställa att internationella regelverk följs.

⁶ EEOI = Energy Efficiency Operational Indicator. Ett mätvärde för ett fartygs energieffektivitet.



VÅRT MILJÖANSVAR

Erik Thuns grundidé har alltid varit att bygga och driva fartyg med fokus på miljö, hållbarhet och bränsleeffektivitet långt innan det kom upp på den globala agendan. Målsättningen är ständig förbättring och medvetenhet.

Sjöfarten är en reglerad näring med lång historik av kvalitetsarbete och säkerhetsfrågor, det finns tydliga manualer och instruktioner för att efterleva de högt ställda kraven. Det finns också ett stort engagemang och hållbarhetstänk bland oss svenska redare som lägger ribban högt och skapar en innovativ miljö där vi alla strävar efter att ligga i framkant.

Som redare på en global marknad har vi ett tydligt internationellt regelverk som styr vårt arbetsätt, alla fartyg opereras och är godkända enligt gällande krav med hänsyn till de olika konventionerna och regelverk som finns, till exempel:

- SOLAS⁷ (Safety of Life at Sea)
- MARPOL⁸ (Prevention of Pollution from Ships)
- Ballast Water Management Convention (BWMC⁹)
- Monitoring Reporting Verification (MRV¹⁰)
- Ship Energy Efficiency Management Plan (SEEMP & SEEMP II¹¹)
- Inventory of Hazardous Materials (IHM¹²)

Ovan nämnda exempel innehåller tydliga riktlinjer och är hela tiden vägledande i vårt dagliga arbete. Våra kunder och nationella myndigheter ställer också mycket höga krav genom s.k. vetting (revision) och Port State Control, regelbundna inspektioner av fartyget där de kommer ombord och gör rigorösa kontroller för att se till att lagar och regler efterföljs och att det inte finns några brister i säkerhetsrutiner. Skulle vi få för många anmärkningar kan det leda till att våra kunder inte vill använda fartyget till deras last och vi tappar konkurrenskraft, affärer och vårt goda rykte. Vårt mål för PSC är 0,75 anmärkning per inspektion under en 36 månadsperiod. Genomsnittet för världshandelsflottan ligger på 2,75 och vi har för närvarande 1,36 i snitt vilket är bättre än medel och vi strävar fortsatt att arbeta mot ett snitt under 0,75.

⁷ SOLAS = en internationell konvention om säkerheten för människoliv till sjöss (SOLAS) är en internationell organisation som fastställer minimisäkerhetsstandarder i konstruktion, utrustning och drift av handelsfartyg.

⁸ MARPOL = är den internationella konventionen som omfattar förebyggande av förorening av havsmiljön med fartyg från operativa utsläpp eller olycksfallsorsaker.

⁹ BWMC = den internationella konventionen för kontroll och hantering av fartygs ballastvatten och sediment.

¹⁰ MRV = Rapportering av CO2 till EU för resor till/från och inom EU.

¹¹ SEEMP = är ett verktyg för att hitta energibesparingar.

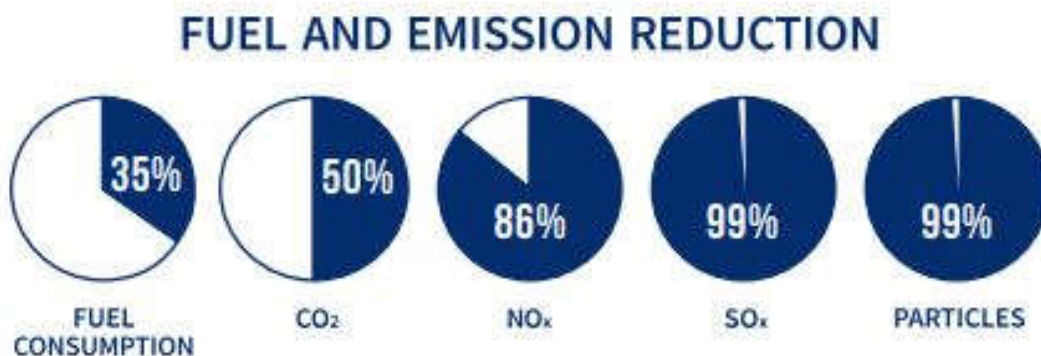
¹² IHM = är en inventering av alla skadliga ämnen ombord ett skepp och följer en standardiserad mall.

MILJÖARBETE

Vår långa erfarenhet inom shipping gör att vi har en god grund att stå på vad gäller miljösmart tänkande och innovativ design. Vi har ett stort engagemang i konstruktionen och utformningen av våra fartyg, från ritning och tester fram till sjösättning. Vi har ett nära samarbete med varven som bygger fartygen för våra kunders behov. Vi har också en nära dialog med våra kunder om olika förbättringsmöjligheter och som ett exempel på detta så anpassas fartygens hastighet och ankomst till hamn så att det blir en så energieffektiv resa som möjligt.

Våra fartyg byggs med tanke på att vara så miljöeffektiva som möjligt. Redan på 1990-talet började vi använda boxcoolers för kylningen av motorerna och analyserade och optimerade systemen ombord för att minska elkonsumtionen. Huvud- och hjälpmotorernas kylvatten används för uppvärmning av fartyget så man inte behöver använda oljepanna. Skrov och propeller är optimerade med senaste "computational fluid dynamics" tekniken och testade med modeller i prov-ränna. Fartygen är utrustade med ett 50/60 Hertz system som gör att fartyget kan byta till en lägre frekvens och på så vis drivas på ett mycket energieffektivare sätt. Detta möjliggör också att vi kan ansluta direkt till land-ström utan frekvens-omformare. Vi arbetar också aktivt, både på existerande flottan och våra nybyggen, med att reducera buller både ut i luft och vatten. Under 2019 kommer vi också att installera kilowattmätare ombord samtliga fartyg för att bättre kunna se förbrukningen och därmed kunna ge besättningar och driftavdelningen en direkt feedback på förbrukningen för att kunna öka energieffektiviteten.

Delar av vår flotta drivs med, och ett antal av våra nybyggen kommer att drivas med, LNG¹³ eller förnybar LBG¹⁴. LNG-bränsle i kombination med modern utformning av skrov och propeller samt effektivare motorer leder till minskad bränsleförbrukning och utsläpp jämfört med äldre fartyg. Uträkningar på ett av våra nybyggen har visat att bränsleförbrukningen reduceras med 35% samt att utsläppen reduceras med 50% för buller, 50% för CO₂, 86% för NO_x samt 99% för SO_x och partiklar. Användandet av LBG ger en koldioxid besparing på 71,6% jämfört med fossilt bränsle.



¹³ LNG = Flytande Naturgas

¹⁴ LBG = Flytande Biogas

Förutom att titta på nya bränsletyper som fartygen kan drivas med så byggs båtarna efter den senaste designen och efter principen att de ska kunna opereras med hög säkerhet, med så liten påverkan på miljön som möjligt och alltid med kundens bästa i fokus. Vårt miljöarbete kan visas i resultatet av vårt Environmental Ship Index score som baseras på NOx score, SOx score, and CO2 score. ESI¹⁵ är ett frivilligt inrapporteringsverktyg och består av en databas på ungefär 8550 fartyg och medelsnittet ligger på 26,6 (där 100 är det högsta resultatet) och den inrapporterande delen av Thun-flottan har ett snitt på 44,25. Detta är mycket positivt och visar att miljöarbetet ger resultat.

Under 2018 hade vi inga oljespill, vare sig på däck eller i vattnet. LTI, Lost Time Injury, är en annan faktor vi för statistik över, som visar på förlorad tid på grund av skador ombord och där har vi tack vare ett preventivt arbete en nedåtgående trend de senaste åren och under 2018 hade vi ingen LTI.



¹⁵ ESI = är ett frivilligt rapporteringssystem som är utformat för att förbättra miljöprestandan hos sjöfarten.

3 HÄLSA OCH
VÄLBEFINNANDE

5 JÄMSTÄLLDHET

8 ANSTÄNDIGA
ARBETSVILLKOR
OCH EKONOMISK
TILLVÄXT

VÅRT SOCIALA ANSVAR

Erik Thun AB ska vara en arbetsplats som kännetecknas av en god och säker arbetsmiljö. Anställda, kunder och samarbetspartners ska känna sig trygga med vårt sätt att hantera arbetsmiljön och vi har lagstadgade försäkringar och arbeta efter policys och regelverk inom personalområdet. Vi har två olika typer av arbetsplatser med kontorsanställda iland och ombordanställda till sjöss som på många sätt har olika förutsättningar och typer av risker i sitt dagliga arbete men som ska behandlas likvärdigt. På våra kontor i Lidköping och Göteborg var vi 41 anställda under 2018. Ombord på våra fartyg som vi själva sköter bemanningen av har vi 122 anställda.

Under 2019 kommer ett vi fortsätta arbetet med att alla officerare och samtlig kontorspersonal ska genomgå en rederianpassad så kallad Maritime Resource Management Course (MRM). Detta för att dela erfarenheter och öka förståelsen mellan kontor och fartyg, samt att öka kunskaper om den egna förmågan och andras behov vad gäller prestation. Vi kommer även bygga vidare på det årliga eventet "Company days" (Befälsmöte) där vi samlar fartygsbefäl på huvudkontoret i Lidköping och jobbar med "best practise" och attitydfrågor, samt att de får tillfälle att träffa och umgås med de anställda på kontoret. Ute på fartygen har vi även fortbildning genom s.k. CBT-kurser (Computer Based Training).

Arbetsmiljöfrågor ombord

På fartygen arbetar vi efter gällande konvention, Maritime Labour Convention 2006 (MLC) som styr att vi som rederi uppfyller de krav och regler som gäller för sjöfararen samt hur levnadsstandarden ska vara ombord. MLC hjälper också till att försäkra att sjöfararen alltid ska kunna rapportera till sitt hemland, direkt till företagsledningen eller skeppets flaggas administration om hen upplevt sig dåligt behandlad eller att hen inte känner sig säker med fartyget eller ombord i besättningen. Kraven på att besättningen har rätt träning möts genom att det finns en matris för vad en sjöfarare ska ha för kompetens för respektive roll. Målet med matrisen är att sjöfararen ska kunna se vad som krävs och vad hen behöver förbättra och vidareutbilda sig inom, antingen med träning ombord eller träning på kurscentrum. Under 2018 implementerades också en feedback portal där all personal kan rapportera anonymt och även rapportera in om man utsatts för någon form av trakasserier eller mobbning.

Resultatet av arbetet/policyn:

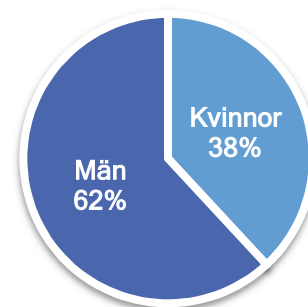
- Mindre anmärkningar i Port State Control och andra inspektioner
- Anställda som stannar kvar
- Anställda som utvecklar sig och växer med jobbet
- Bättre arbetsmiljö

Vi mäter resultatet genom:

- Antal anmärkningar vid Port State Control
- Omsättning anställda
- Befordringar
- Utvecklingssamtal

Arbetsmiljö för landanställda

Våra anställda iland har en genomsnittsalder på 47 år och 38% är kvinnor och 62% är män. Vår lönekartläggning som sker årsvis är en del i att internt följa upp att löneskillnaderna inte är diskriminerande. I lönebildning och lönesättning arbetar vi med individuella mål som sätts och följs upp i våra utvecklings-, uppföljnings- och lönesamtal.



Våra anställda uppmuntras till vidareutbildning genom olika kurser samt engagemang i olika affärsrelaterade nätverk, så som Svensk Sjöfart, WISTA (Women's International Shipping and Trading Association), Nautiska föreningen och Sveriges Junior Redare. Under 2019 kommer alla landanställda även att delta i en kurs om likabehandling.

Hälsa

Den bästa pensionsinvesteringen är god hälsa! Vi stödjer och uppmuntrar personalen till god hälsa för ökat välbefinnande. Motionsidrott och annan typ av friskvård främjas i hög grad för medarbetarna. Företagshälsovård finns att tillgå och minimering av olycksrisk i en god arbetsmiljö är normer som vi jobbar efter. Erik Thun AB erbjuder också kostnadsfritt en utökad olycksfallsförsäkring.

Sjukfrånvaron låg 2018 på 3,7%, men vår målsättning är att ligga under 3%. Under 2017 genomgick alla anställda på kontoren i Göteborg och Lidköping en hälsoprofilsbedömning hos bolagets företagshälsovård. Syftet är att undvika ohälsa genom att uppmärksamma eventuella problem så tidigt som möjligt, samt om möjligt förhindra ytterligare försämring i de fall där ohälsa redan uppkommit.

Generellt var det mycket positivt med denna genomgång och glädjande nog trivs 95% med sitt arbete och samarbete med kollegor. Vi är medvetna om att viss arbetsmiljö kan upplevas stressig och att stillasittande bildskärmsarbete är vanligt. Vi har ett årligt friskvårdsbidrag och uppmuntrar till deltagande i idrottsarrangemang som Göteborgsvarvet, Spin of Hope, badminton, skidor, bandy med mera.



Samhällsengagemang

Vi stödjer samhällsengagemang både inom och utom vår bransch. Erik Thun administrerar exempelvis Alice och Helge Källssons stiftelse för utbildning och forskning, vars ändamål är att ge stipendier och bidrag för att stödja utbildning inom sjöfart liksom att stödja forskning som syftar till miljösäkrare kusttransporter. Genom stiftelsens snart 40 år långa historia har bidrag bland annat delats ut till studeranden på sjökaptens- och sjöingenjörsutbildningar i samband med skrivandet av examens- och mastersuppsatser. Dessa uppsatser har behandlat en rad olika områden så som marina miljöer, minimering av utsläpp, navigation i trånga farleder etc.. Därutöver bidrar Erik Thun AB till projekt såsom exempelvis ShelterBox (internationell katastrofhjälp) och ÖRN - 72 (bevarandet av en livskraftig örnpopulation i Norden).

Studenter

För oss är det viktigt att vara engagerade i de som är potentiella anställda genom att nätverka med studenter i olika sammanhang. Vi har ett nära samarbete med de sjöfartsrelaterade utbildningarna på Chalmers tekniska högskola där vi varje år är med på SJÖLOG som anordnas av Chalmers studentkårs Sjösektion; ett tillfälle då näringsliv och studenter knyter kontakter. Vi tar minst en praktikant per år från Sjöfart och Logistik programmet, samt flera av våra anställda är gästföreläsare på utbildningen och vi har en representant i programrådet på Maritime Management master program.

16 FREDLIGA OCH
INKLUDERANDE
SAMHÄLLEN



VÅRT AFFÄRSETISKA ANSVAR

Vi arbetar på en internationell marknad med kunder från stora globala oljebolag till småskaliga hamnagenter längs kusterna. Kundrelationer är vår styrka och vårt levebröd och många av våra affärsrelationer går långt tillbaka i tiden och bygger på en ömsesidig respekt. Det är en självklarhet för oss att ha nolltolerans mot korruption, mutor och penningtvätt och under 2018 har inga överträdelser rapporterats.

Bekämpning av korruption och mutor

Alla anställda förutsätts följa samtliga tillämpliga lagar och bestämmelser gällande korruption, mutor och penningtvätt. Våra anställda får ej betala mutor eller andra otillbörliga utbetalningar för att komma över eller behålla kontrakt eller uppmuntra till gynnsamma beslut eller tjänster. Samtliga land- och ombordanställda är informerade om hur man ska bete sig om man som anställd skulle bli utsatt för påtryckningar att betala mutor eller annan otillbörlig ersättning och att detta då ska rapporteras såväl internt som till relevanta externa personer/bolag/kunder. Detta gäller även om man i sitt arbetsutövande skulle erbjudas mutor eller dylikt.

Bolaget får under inga omständigheter delta i eller stödja penningtvätt. För att motverka penningtvätt måste vi påvisa en direkt länk mellan avtalspart och slutmottagare av betalning för utförda tjänster samt att inget bolag i "kedjan" får vara uppsatt på någon internationell eller nationell sanktionslista.

Parallellt med våra egna riktlinjer så förutsätts det att vi, för att få fortsätta tillhandahålla våra tjänster till våra kunder, undertecknar och godkänner en rad klausuler i våra kommersiella avtal där man specifikt reglerar anti-trust, anti-corruption, anti-bribery och anti-money laundering.

Gåvor, underhållning och gästfrihet

Vi ska inte erbjuda våra kunder alltför påkostade eller överdrivna gåvor, underhållning eller inbjudningar. Alla former av gåvor, underhållning och/eller gästfrihet måste vara rimliga och lämpliga samt i linje med lokal lagstiftning och affärssed. Vår personal får varken direkt eller indirekt erbjuda eller ta emot penninggåvor eller motsvarande.

Efterlevnad av lagar och bestämmelser

Erik Thun AB ska följa alla tillämpliga nationella och internationella lagar och bestämmelser samt allmänt godkänd praxis. Bolaget ska även verka som ett ansvarsfullt företag i alla delar av verksamheten, till exempel bolagsstyrning, arbetsmiljö och säkerhet, medarbetarrättigheter, styrning av miljöarbetet, finansiell rapportering och skatter. Gällande rättvis konkurrens och efterlevnad av konkurrenslagstiftning så ska bolaget ska följa konkurrens-lagstiftningen i de länder där vi verkar.

