



# SJÖFARTSÅRET 2024

Svensk Sjöfarts verksamhetsberättelse

Föreningen Svensk Sjöfart är en branschorganisation med uppdraget att öka kunskapen om den svenska sjöfarten och driva branschens frågor såväl nationellt som internationellt. Våra viktigaste fokusområden är miljö och klimat, sjösäkerhet och teknik, forskning och innovation, konkurrenskraft för ökad tillväxt samt kompetensförsörjning.

Svensk Sjöfarts vision är:

**Framgångsrik svensk sjöfart – för en hållbar värld.**

Föreningen bildades år 1906 som en bransch- och arbetsgivareorganisation. Sedan 2001 är Föreningen Svensk Sjöfart en renodlad branschförening som representerar ett 60-tal svenska rederier med verksamhet över hela världen



Föreningen Svensk Sjöfarts årsberättelse 2024

Styrelseordförande: Claes Berglund

VD: Anders Hermansson

Referenser: Sjöfartstidningen, Trafikanalys, Riksdagen.se

Foto: Shutterstock, Adobe Stock, Svensk Sjöfart

Publicerad av Svensk Sjöfart 2025

Innehållsförteckning

VD har ordet.....6

2024 i korthet.....10

Närings- och transportpolitik.....16

Miljö och klimat.....22

Kompetensförsörjning.....26

Sjösäkerhet, sjöfartsskydd och teknik.....30

Forskning och innovation.....34

Organisation.....37

Medlemmar.....39



# VD har ordet

2024 har varit ett år fyllt av både utmaningar och möjligheter för svensk sjöfart. Under detta år har vi sett en fortsatt global osäkerhet med förändrade handelsmönster, skärpta miljökrav och ett växande behov av att anpassa oss till nya teknologiska lösningar. Trots dessa utmaningar har vi i Svensk Sjöfart, tillsammans med våra medlemmar, fortsatt att visa på styrkan och den innovativa kraften inom vår sektor.

Det osäkra omvärldsläget har präglat året, med geopolitiska spänningar, ekonomiska osäkerheter och störningar i globala handelsflöden, som exempelvis kabelbrott som påverkat infrastrukturen. Dessa händelser påminner oss om sjöfartens sårbarhet och vikten av att stärka vår beredskap för oförutsedda händelser. För att möta dessa utmaningar måste vi säkerställa att sjöfarten blir en ännu starkare, mer robust och konkurrenskraftig motor i den globala ekonomin.

I januari 2024 presenterades utredningen Vågade Skatter, som syftar till att stärka sjöfartens konkurrenskraft och öka antalet svenskflaggade fartyg. Vi har aktivt drivit på för att skapa konkurrensmässiga villkor, där bland annat specialsjöfart och trafik mellan svenska hamnar ska omfattas av tonnageskatten. Vi ser även fram emot att stämpelskatten tas bort sommaren 2025 – en mycket välkommen förändring!

En annan spännande nyhet är regeringens förslag om att införa en skeppslegodol i fartygsregistret, vilket gör det enklare för rederier att hyra in och ut obemannade fartyg. Detta är ett steg vi länge har drivit för att förenkla och modernisera branschen, och vi ser fram

emot att denna förändring träder i kraft under 2025.

Under 2024 har Svensk Sjöfart intensifierat sitt arbete med rekyteringsfrågorna, för att möta branschens växande kompetensbehov. Den nya behörighetsgivande utbildningen för Fartygsbefäl klass 7, som inkluderar fartygsförlagd utbildning, har lockat nya talanger, inklusive karriärväxlare. Vi förväntar oss att omkring 50% av de nyexaminerade fartygsbefälen under 2025 kommer från denna satsning.

Samtidigt deltar vi aktivt i den internationella STCW-revisionen för att framtidssäkra utbildning och certifieringar inom sjöfarten. På det tekniska området utvecklas också en utbildningsstege för tekniska befäl, som leder fram till Sjöingenjörsexamen.

Genom initiativ som Nolia Karriär och Camp Sjöfart har vi lyckats väcka intresset för sjöfarten hos unga vuxna och ökat tillgången på framtida talanger. Arbetet fortsätter under 2025 för att säkerställa att branschen har den kompetens som krävs på lång sikt.

Trots att klimatfrågor ibland hamnat i skuggan av det osäkra omvärldsläget har vi fortsatt implementera de beslutade

reguleringen för EU:s klimatmål. Sverige är långt framme, men utvecklingen i Europa är ojämn, vilket skapar osäkerhet för sjöfarten. På internationell nivå förhandlas det intensivt inom IMO om att nå noll växthusgasutsläpp till 2050. Vi har också aktivt bidragit med ett konkret förslag om ett globalt pris på växthusgasutsläpp.

Sjöfarten ingår nu i EU ETS, och FuelEU Maritime trädde i kraft 2024, vilket innebär nya krav på oss att minska växthusgasintensiteten ombord. Sverige har också beslutat att förbjuda öppna skrubbers från 2025, vilket är ett positivt steg för både klimatet och den marina miljön.

Hong Kong-konventionen för fartygsänterwinning har nu uppfyllt alla krav för att träda i kraft, och vi hoppas att Sverige snart ratificerar denna viktiga konvention.

Vi arbetar kontinuerligt för att förenkla och förbättra myndighetsstrukturen genom att främja bättre samordning mellan myndigheter och regelverk. Målet är att skapa en mer effektiv och flexibel

hantering av regelverken som underlättar för sjöfarten, minskar osäkerhet och säkerställer att vi kan möta framtida utmaningar på ett hållbart sätt.

En av de största glädjeämnena under året har varit att välkomna Viking Supply Ships som ny medlem i Svensk Sjöfart. Företaget, med lång erfarenhet inom offshore och isbrytarsegmentet, stärker vårt nätverk och är en viktig aktör när det gäller hållbarhet och tekniska innovationer.

Våra medlemmars engagemang, hårda arbete och den tid de lägger ner är avgörande för att driva utvecklingen framåt och behålla Sveriges ledande position inom sjöfarten. Deras insatser bidrar varje dag till att forma en mer hållbar och innovativ framtid för hela branschen – och det är något jag är både stolt och tacksam över.

Nu ser vi fram emot ett lovande 2025, där sjöfarten fortsätter att stå i centrum!

– Anders Hermansson, VD





A photograph taken from the deck of a ship, looking forward towards the horizon. The sky is a mix of deep blue and orange, with wispy clouds. A single bird is in flight in the upper left. The ship's deck is white with various pieces of equipment, including two large black winches in the foreground. The ocean is dark blue with some whitecaps.

2024 i korthet



## 9 januari – Sjöfartens betydelse för Sverige lyftes under Rikskonferensen 2024

Under Folk och Försvars årliga rikskonferens talade Svensk Sjöfarts vd Anders Hermansson. Han lyfte sjöfartens betydelse för Sveriges beredskap och försörjningsförmåga, vikten av öppna, säkra och kontinuerliga handelsflöden men också vad som krävs för att den svenska handelsflottan ska växa – genom stärkta näringslivsförutsättningar för sjöfartsnäringen



## JANUARI

11 januari – Utredning presenterade sina förslag  
Utredningen som har haft i uppdrag att se över tonnage- och stämpelskatten presenterade sina förslag. Svensk Sjöfart välkomnade förslaget om ett avskaffande av stämpelskatten.

11 mars – Projekt om sjösäkerhet, digitalisering och supportfunktioner presenterades för europeiska redareföreningen  
Vid möte med europeiska redareföreningen, ECSA, presenterade Svensk Sjöfart projekt om sjösäkerhet, digitalisering och supportfunktioner. Initiativen till projekten kommer från medlemsrederier och projekten leds av Svensk Sjöfart i samarbete med Chalmers tekniska högskola, med stöd från Trafikverket.

## 8 februari – Svensk flagg nödvändigt i en krissituation

Svensk Sjöfarts vd Anders Hermansson intervjuades i Sveriges radios podd Gräns om osäkerheten och det militära maktspelet på världshaven, och betonade särskilt vikten av fler svenskflaggade fartyg.

## FEBRUARI

29 februari – Svensk Sjöfart publicerade ny medlemsbroschyr  
I broschyren kan du bland annat läsa om vem som kan vara medlem i Svensk Sjöfart, vad det innebär, vilka de många fördelarna är och vad som förväntas av våra medlemmar.

## 21 mars – "Det går inte att nog understryka sjöfartens betydelse"

Maritimt Forum bjöd in till årsmötesdag med öppet seminarium. Svensk Sjöfarts vd Anders Hermansson talade i seminariets första block på temat Den maritima närings betydelse för försörjningsberedskap och försvarsfrågor – hot och möjligheter för framtiden tillsammans med Ewa Skoog-Haslum, marinchef på Försvarsmakten och Marcus Risberg, vd, för Destination Gotland.

13 mars – Svensk Sjöfart välkomnade efterlängtat förordningsförändring  
Landsbygds- och infrastrukturdepartementet genomförde ändringen för en mer flexibel väg för utbildning till fartygsbefäl klass VII i förordningen om behörigheter för sjöpersonal. Föreningen Svensk Sjöfart välkomnade beslutet som var ett positivt steg för att säkerställa en hållbar kompetensförsörjning inom sjöfartssektorn.

14 mars – Svensk Sjöfart svarar på utredningen "Vågade skatter"  
Svensk Sjöfart lämnade sitt svar på Regeringens remiss Vågade skatter – Navigering i sjöfartens förutsättningar och välkomnade regeringens tydliga ambition att stärka den svenska sjöfartens konkurrenskraft och attraktivitet, men poängterade särskilt att det är av yttersta vikt att regeringen agerar skyndsamt.



## MARS



## 18 april – Hur stort är transportsektorns elbehov?

Frågan diskuterades på ett seminarium i samband med lanseringen av en Transportsektoranalys utförd av Sweco på uppdrag av Svenskt Näringsliv. Fredrik Larsson, ansvarig för miljö- och klimatfrågor på Svensk Sjöfart var inbjuden att delta i en paneldebatt tillsammans med företrädare från Volvo Cars, Energiföretagen och Transportföretagen för att kommentera rapporten.

## APRIL

## 25 april – De vann årets rederi 2024

Furetank Rederi AB mottog utmärkelsen Årets Rederi 2024. Rederiet prisades för att de är ett svenskt rederi inom kusttanksegmentet som investerar i fartyg med hög miljöprestanda, främjar sjöfartsnäringen och lyfter fram svensk sjöfart internationellt.



## 25 april – Hedersomnämning delades ut till AtoB@C Shipping

Ett hedersomnämning delades ut till rederiet AtoB@C Shipping, för deras stora satsningar på hållbarhetsområdet genom nyinvesteringar i befintliga fartyg.

6 Maj – "Ge Energimyndigheten i uppdrag att hantera FuelEU Maritime och Refuel EU Aviation"  
Svensk Sjöfart skickade tillsammans med Drivkraft Sverige, Energigas Sverige och Transportföretagen Flyg in en hemställan om att regeringen bör ge Energimyndigheten i uppdrag att hantera FuelEU Maritime och Refuel EU Aviation.

## 16 maj – "Mitt mål är att bli en av framtidens kvinnliga sjökaptener"

Svensk Sjöfart intervjuade Ida Gabrielsson, matros på R/V Svea, om hur en typisk arbetsdag ser ut, varför hon valde sjöfarten och vad som är det bästa med ett jobb inom sjöfart.

## MAJ

## 28 maj – Svensk Sjöfart välkomnade nya framsteg inom sjöfarten

EU:s medlemsländer antog en strategi där man inkluderar behovet av en ny maritim industristrategi. Detta för att stödja den maritima industrins konkurrenskraft. Svensk Sjöfart välkomnade särskilt fokuset på sjöfartens konkurrenskraft i ett globalt perspektiv.

## 11 juni – Sjöfartsfrågor på agendan i riksdagens debatt

Under riksdagens debatt om sjöfartsfrågor var alla partier överens om hur viktig sjöfarten är för Sverige med tanke på att 90 procent av alla varor Sverige importerar och exporterar någon gång i fraktkedjan går via sjöfart. Fokus låg på sjöfartens konkurrenskraft, stämpelskatten och tonnageskatten. Även Sjöfartsverkets organisation, miljö och klimat och farledsavgifterna berördes.



## JUNI

## 24 juni – Gotlandsupphandlingen klar

Svensk Sjöfart välkomnar Trafikverkets besked om tilldelningen av Gotlandstrafiken för den kommande avtalsperioden och välkomnar även att Gotlandsbolaget anger att de avser att välja svensk flagg trots att anbudet har tilldelats bolagets danska dotterbolag. Att ett svenskt rederi, som Gotlandsbolaget inte kan konkurrera med svenska villkor ser vi emellertid som ytterst bekymmersamt.

## 27 juni – Svensk Sjöfart välkomnar regeringens förslag att införa förbud mot skrubberutsläpp

Från och med 1 juli 2025 blir det förbjudet att släppa ut skrubbervatten på svenskt territorialvatten. Utsläpp från skrubbers i havet har en negativ påverkan på den marina miljön. Förslaget är därför i linje med föreningens mål.



## 2 juli – Almedalen med sjöfarten i centrum

Svensk Sjöfart ordnade tre egna seminarier på den Maritima Mötesplatsen, ihop med samarbetspartners, på temat sjöfartens avgifter, behovet av konkurrenskraft-reformer i form av tonnage-skatt och stämpelskatt samt ett seminarium om transporteffektivitet. Utöver det deltog Svensk Sjöfarts medlemmar och experter i ett stort antal andra seminarium och samtal.



## 13 augusti – Sjöfartsnäringsen föreslår global prissättning på växthusgaser

Sjöfart står för cirka 3% av de globala växthusgasutsläppen. 2023 beslutade IMO om en strategi för att minska utsläppen till noll senast 2050, i linje med Parisavtalet. För att nå målet har ICS, där Svensk Sjöfart är en aktiv aktör, tillsammans med Bahamas och Liberia utvecklat ett förslag om en prismekanism för växthusgaser som presenteras vid IMO:s klimatomöte i höst.

## 7 juli – Möt Svensk Sjöfarts nya medlem Viking Supply Ships

Svensk Sjöfart har fått en ny medlem i form av Viking Supply Ships AB vars huvudsakliga verksamhet är inom Offshore och Isbrytarsegmentet på en global nivå.

## 31 augusti – Höjda avgifter kan skada svensk export

Sjöfartsverket föreslår höjda avgifter för 2025, både för lots och farled, och slopar samtidigt klimatkompensationen. Detta innebär att handelssjöfarten inte längre slipper bekosta andra verksamheter. Svensk Sjöfart menar att ytterligare höjningar inte är rätt väg framåt och har tillsammans med andra remissinstanser varnat för de negativa effekterna på sjöfarten och Sveriges konkurrenskraft.

## 6 september – Så stärker vi Sveriges sjöfartsnäring

I samband med det intressentmöte om maritima frågor som infrastruktur- och bostadsminister Andreas Carlson höll, uppmanades aktörer att lämna synpunkter på regeringens fortsatta arbete. Svensk Sjöfart välkomnar ministerns ambitioner att stärka konkurrenskraften inom de blå näringarna, främja innovation och hållbarhet samt skapa nya jobb och förbättra kompetensförsörjningen.

## 12 september – Regeringen satsar på stärkt civilt försvar

Regeringen föreslår 2 miljarder kronor extra till det civila försvaret 2025, med en total budget på 8,5 miljarder. Sjöfartsverket får stöd för att upprätthålla samhällskritisk verksamhet i 90 dagar.

## 19 september – Satsningar på sjöfart i regeringens budget

I 2024 års budgetproposition återfinns flera satsningar på sjöfarten. Svensk Sjöfart välkomnar regeringens strategiska arbete för att stärka svensk sjöfarts konkurrenskraft och Sveriges beredskap.

## 26 september – Svensk Sjöfart möjliggör för fler svenska studenter att studera på Sveriges enda FN-institution

I samband med firandet av världssjöfartens dag undertecknade Andreas Carlson, bostads- och infrastrukturminister, Anders Hermansson, vd Svensk Sjöfart, och Maximo Q. Mejia Jr, rektor vid WMU ett förnyat avtal kring användningen av medlen i Swedish Trust fund. Ändringarna innebär att medel frigörs i syfte göra det möjligt för fler svenska studenter att läsa på FN:s maritima universitet i Malmö.

## 1 oktober – Riksrevisionen kritiserar ineffektiva åtgärder mot sjöfartens utsläpp

Riksrevisionen kritiserar de statliga insatserna för att minska sjöfartens utsläpp av skadliga ämnen i havet. Granskningen omfattar flera myndigheter och pekar på brister i mottagningskapacitet för avfall i hamnar och tillsynen. Svensk Sjöfart har länge efterfrågat bättre kapacitet och välkomnar nu att Riksrevisionen kommit fram till samma slutsats.

## 2 oktober – EU-kommis-sionen godkänner investeringsstöd för överflyttning av gods

EU-kommissionen har godkänt ett investeringsstöd på 199 miljoner kronor för att främja överflyttning av gods till järnväg och sjöfart. Syftet är att öka andelen godstransporter med lägre klimatpåverkan och bidra till en mer hållbar transportsektor.

## 28 november – Svensk Sjöfart i Dagens Industri om kabelbrotten

Svensk Sjöfarts vd Anders Hermansson intervjuas i Dagens Industri om sabotage av kablarna i Östersjön. Kabelbrotten är en i raden av händelser som gör oss smärtsamt påmind om att den halvering av den svenska handelsflottan som skett sedan 2007 inte bara är ett misslyckande för svensk ekologisk transportsektor.

## 9 december – Svensk Sjöfart skriver debattartikel i Svenska Dagbladet om isbrytare

I över 50 år har våra isbrytare hållit farleder öppna, en förutsättning för Sveriges handel. Nu är de uttjänta, och en tydlig plan för framtiden behövs. Det handlar inte bara om handel, utan också om Sveriges säkerhet och beredskap.



## OKTOBER

## 8 oktober – Enighet om sjöfartens betydelse för handel, beredskap och klimatomställning

Under den allmänna motionstiden inkom flertalet motioner om sjöfarten. Det råder bred politisk enighet om svensk sjöfarts centrala roll för handel och export, samt om de sämre konkurrensvillkoren jämfört med närliggande länder. Detta har lett till utflaggning och minskad handelsflotta, samtidigt som sjöfartens betydelse för beredskap och klimatomställning lyfts fram.



## NOVEMBER

## 29 november – Nya EU-kommissionen godkänd

Den nya EU-kommissionen godkändes i Europaparlamentet med 370 röster för och 282 emot, ett svagt resultat för Ursula von der Leyen, vilket tyder på svåra förhandlingar framöver. Svensk Sjöfart välkomnar Apostolos Tzitzikostas som ny EU-kommissionär för transportfrågor. Han planerar att lägga fram en ny strategi för att stärka konkurrenskraften och hållbarheten inom den maritima industrin.

## DECEMBER

## 12 december – Frukostseminarium i Riksdagen om intermodala transporter

Svensk Sjöfart arrangerade ett frukostseminarium i Riksdagen på temat intermodala transporter tillsammans med Sveriges Åkeriföretag, Tågforetagen och Transportindustriförbundet.



## 13 december – Hemställan om åtgärder för specialsjöfarten

Svensk Sjöfart har skickat in en hemställan till regeringen om åtgärder för att säkerställa tillgång till specialfartyg under svensk flagg. Antalet svenskflaggade fartyg har under lång tid minskat, och framför allt har vi väldigt få svenska fartyg som kan användas för kabelläggning, bogsering, sjömätning, service till vindkraft, byggnation mm till havs.



# 49 motioner med ordet ”sjöfart” kom in under den allmänna motionstiden 2024

Källa: Riksdagen





# Närings- och transportpolitik

## - Nya reformer på gång

I januari 2024 presenterades utredningen "Vågade Skatter", som syftar till att förbättra svensk sjöfarts konkurrenskraft och öka antalet svenskflaggade fartyg. Förslagen inkluderar att tonnageskatten ska omfatta fler typer av sjöfart, att stämpelskatten tas bort från sommaren 2025, och att reglerna för uthyrning av obemannade fartyg förenklas. Svensk Sjöfart har också föreslagit åtgärder för att förbättra villkoren för sjömän och specialsjöfarten, samt lagt fram åtta regelförenklingsförslag. Dessa initiativ är viktiga för att skapa bättre förutsättningar för sjöfarten i Sverige och stärka landets globala konkurrenskraft. Arbetet med att förbättra näringsvillkor och skapa en mer konkurrenskraftig sjöfartssektor fortsätter, och det är avgörande för att säkra en stark framtid för svensk sjöfart.

### Tonnage- och stämpelskatt

I januari 2024 levererades utredningen om tonnage- och stämpelskatt Vågade Skatter med inriktningen att förbättra sjöfartens konkurrenskraft och bidra till fler svenskflaggade fartyg. Svensk Sjöfart har mycket aktivt fört fram både före och efter utredningen presenterats att Sverige behöver gå i mål med minst lika konkurrenskraftiga näringsregler för sjöfarten som i våra grannländer. I slutet av 2024 hade Sverige 96 fartyg med svensk flagg och detta låga antal har varit en trend i ett antal år. Rederierna menar att både näringsvillkor och andra administrativa regler behöver förbättras för att man ska välja att vara i Sverige. Bland de viktigaste förbättringarna som behöver ske är att tonnageskatten kan användas av alla sorters internationellt konkurrensutsatt trafik och därmed inklu-

dera specialsjöfarten som bland annat lägger kablar på havets botten eller servar vindkraftverk till havs. Det måste också vara möjligt att gå mellan svenska hamnar och samtidigt ingå i svensk tonnageskatt, vilket inte är fallet idag. Sveriges regelverk skiljer sig från våra grannländers där Sverige inte tillräckligt utnyttjar de möjligheter som finns att utforma ett konkurrenskraftigt regelverk. Förväntningar är stora på att det presenteras lösningar som finns i andra länders tonnage-system, såsom ship management och utökad bareboat charter. I Sverige har vi ett antal rederier som inte ingått i tonnageskatten då hanteringen av övergången från traditionell bolagsbeskattning till tonnagebeskattning behöver möjliggöras på ett bra sätt. Stämpelskatten har aviserats tas bort från sommaren 2025 vilket är mycket välkommet.

### Bareboatregister

Regeringen meddelade den 9 september, 2024, att de avser att införa en skeppslegodel i fartygsregistret. Detta för att göra det lättare för svenska rederier att hyra in och hyra ut obemannade skepp, eftersom de nuvarande reglerna bedöms försvåra för rederierna att organisera verksamheten på ett rationellt sätt.

Under 2025 avser regeringen därför att besluta om en proposition med förslag till ändringar för att underlätta in- och uthyrning.

Detta är ett otroligt efterlängtat

besked och föreningen välkomnar förslaget och det är också något som föreningen länge drivit på sedan det utreddes år 2015.

### 8 regelförändringsförslag

Regelförenkling är något som är mycket välkommet och något som både Kommissionen och regeringen vill satsa på. Svensk Sjöfart har därför tagit tillfället i akt att presentera åtta regelförändringsförslag som skulle möjliggöra för sjöfarten, där Skatteverket, Sjöfartsverket och Transportstyrelsen är bland de intressenter som tar del av förslagen.

### Förutsägbar sjömansbeskattning

Svensk Sjöfart har påbörjat ett arbete med att kartlägga de utmaningar som sjömän möter i fråga om beskattning på fartyg.

### Specialsjöfarten

En hemställan om åtgärder för att stärka specialsjöfarten har skickats till departementet med förhoppning

om att komma till rätta med den försvårande miljön som specialsjöfarten verkar i. Mot bakgrund av de händelser som skett på Östersjön gällande kabelbrott, behöver bland annat näringslivsregler bli bättre. Avsaknad av tonnageskatt och sjöfartsstöd för den-

na mycket viktiga kategori av sjöfart är något som behöver hanteras skyndsamt.

### ESG-grupp skapad inom föreningen

Sedan 2024 ha föreningen bildat en ESG grupp som ska utgöra ett nätverk för medlemmarna för att underlätta arbetet i och med de omfattande hållbarhetsredovisningskraven som kommit från EU. Syftet är främst att utbyta erfarenheter och nätverka i dessa viktiga frågor. Den aviserade omnibusregleringen som aviserats följs exempelvis av denna grupp i Svensk Sjöfart.

**"Sverige behöver gå i mål med minst lika konkurrenskraftiga näringsregler för sjöfarten som i våra grannländer."**

# Sjöfartspolitik 2024

2024 lämnades 49 motioner med ordet "sjöfart" in under den allmänna motionstiden då riksdagspolitiker får möjlighet att lämna in förslag om de frågor de anser är viktigast. Det råder bred politisk enighet i Sveriges riksdag om den centrala rollen som svensk sjöfartsnäring spelar för landets handel och export. Samtliga partier, delar uppfattningen att konkurrensvillkoren för svensk sjöfart är sämre än i närliggande länder, vilket har lett till utflaggning av fartyg och en minskning av handelsflottans storlek. Det visar också på sjöfartens betydelse för Sveriges beredskap i händelse av kris eller krig, samt dess roll i klimatomställningen.

- **Konkurrensvillkor och utflaggning:** Det finns bred enighet om att konkurrensvillkoren för svensk sjöfart är sämre än i andra länder, vilket har lett till utflaggning och minskad handelsflotta. Denna analys delas av flera partier, särskilt regeringspartierna, Sverigedemokraterna och Socialdemokraterna.

- **Sjöfartens roll för Sveriges beredskap och säkerhet:** Det råder samsyn om att en stark svensk sjöfartsnäring är viktig för Sveriges beredskap vid kriser eller krig.

- **Klimatomställning:** Partierna enas om sjöfartens viktiga roll i klimatomställningen, med fokus på att flytta godstransporter från väg till sjöfart och järnväg. Oppositionspartierna föreslår mer långtgående åtgärder för sjöfartens omställning än de borgerliga partierna och Sverigedemokraterna.

- **Stöd för skatteregler och system:** Socialdemokraterna och Tidösamarbetet betonar vikten av att ta bort stämpelskatten och justera tonnageskattesystemet. Detta får brett stöd över blockgränserna.

- **Hamnstrategi och skrubbevatten:** Oppositionspartierna presenterar snarlika förslag om att ta fram en hamnstrategi och hantera utsläpp från skrubbersystem, som är viktiga frågor för sjöfarten.

- **Kompetensförsörjning:** Frågan om kompetensförsörjning är inte lika framträdande, men Vänsterpartiet föreslår att medel avsätts för detta i sin skuggbudget. Sverigedemokraterna lyfter också frågan om sjöfartsutbildning, och Socialdemokraterna föreslår en ökning av sjöfartsstödet med 300 miljoner kronor.

- **Miljödifferentierade farledsavgifter:** Centerpartiet och Miljöpartiet vill införa miljödifferentierade farledsavgifter, medan Sverigedemokraterna föreslår en reform av systemet på flera sätt.





160 miljoner ton  
gods hanterades över  
svenska kajer.

Källa: Trafikanalys





# Miljö och klimat – Från mål till verklighet

Även om omvärldshändelser har lett till att fokus på miljö- och klimatfrågor tillfälligt hamnat i skymundan, har implementeringen av redan beslutade regelverk för att nå EU:s klimatmål fortsatt i oförändrad takt. För Sverige ligger vi långt framme och är väl i fas, men blickar vi ut i Europa haltar implementeringen betänkligt, vilket skapar oro och osäkerhet för sjöfarten. Parallellt pågår intensiva förhandlingar inom FN:s sjöfartsorgan IMO om nödvändiga mekanismer för att nå IMO:s mål om noll växthusgasutsläpp till 2050. Svensk Sjöfart

**”Svensk Sjöfart har framgångsrikt förespråkat ett globalt pris på växthusgasutsläpp.”**

har aktivt deltagit i dessa handlingar genom vår internationella paraplyorganisation ICS och har framgångsrikt förespråkat ett globalt pris på växthusgasutsläpp med ett ”nyckelfärdigt” förslag. I Sverige har debatten rasat kring ökningen av landbaserade utsläpp från transportsektorn, särskilt på grund av ändringar i reduktionsplikten. För sjöfarten har detta haft den positiva konsekvensen att flera producenter och leverantörer av hållbara drivmedel har sökt sig till nya marknader, inklusive sjöfarten.

## Sjöfarten inkluderas i EU ETS

Från och med årsskiftet 2023/2024 ingår sjöfarten i EU:s handelssystem för utsläppsrätter, EU ETS, där 40% av sjöfartens utsläpp omfattas. Målet är att sjöfarten ska vara helt inkluderad i systemet senast 2026. Det innebär att rederier nu måste handla med utsläppsrätter på samma marknad som flera andra industrier.

## FuelEUMaritime

Från och med årsskiftet 24/25 trädde FuelEUMaritime i kraft, vilket innebär att rederierna nu är skyldiga att minska växthusgasintensiteten från energianvändningen ombord på sina fartyg. Detta krav är en del av EU:s övergripande strategi för att minska utsläppen från transportsektorn och bidra till att nå de klimatmål som satts upp för unionen. Tillsammans med EU:s handelssystem för utsläppsrätter, som också syftar till att minska växthusgasutsläppen, utgör FuelEUMaritime en viktig komponent i arbetet för att nå EU:s ambitiösa klimatmål och skapa en mer hållbar

maritim sektor.

## Förbud mot fartygsskrubbar

Inom miljöområdet har Sverige beslutat att förbjuda utsläpp från så kallade öppna skrubber på svenskt vatten från och med sommaren 2025. Diskussioner förs för närvarande mellan flera länder och inom mellanstatliga samarbetsorgan om att införa liknande restriktioner i Östersjön, Nordsjön och längs den europeiska Atlantkusten. Svensk Sjöfart arbetar aktivt för att påverka utvecklingen av regelverk som både skyddar klimatet och den marina miljön, och välkomnar utvecklingen.

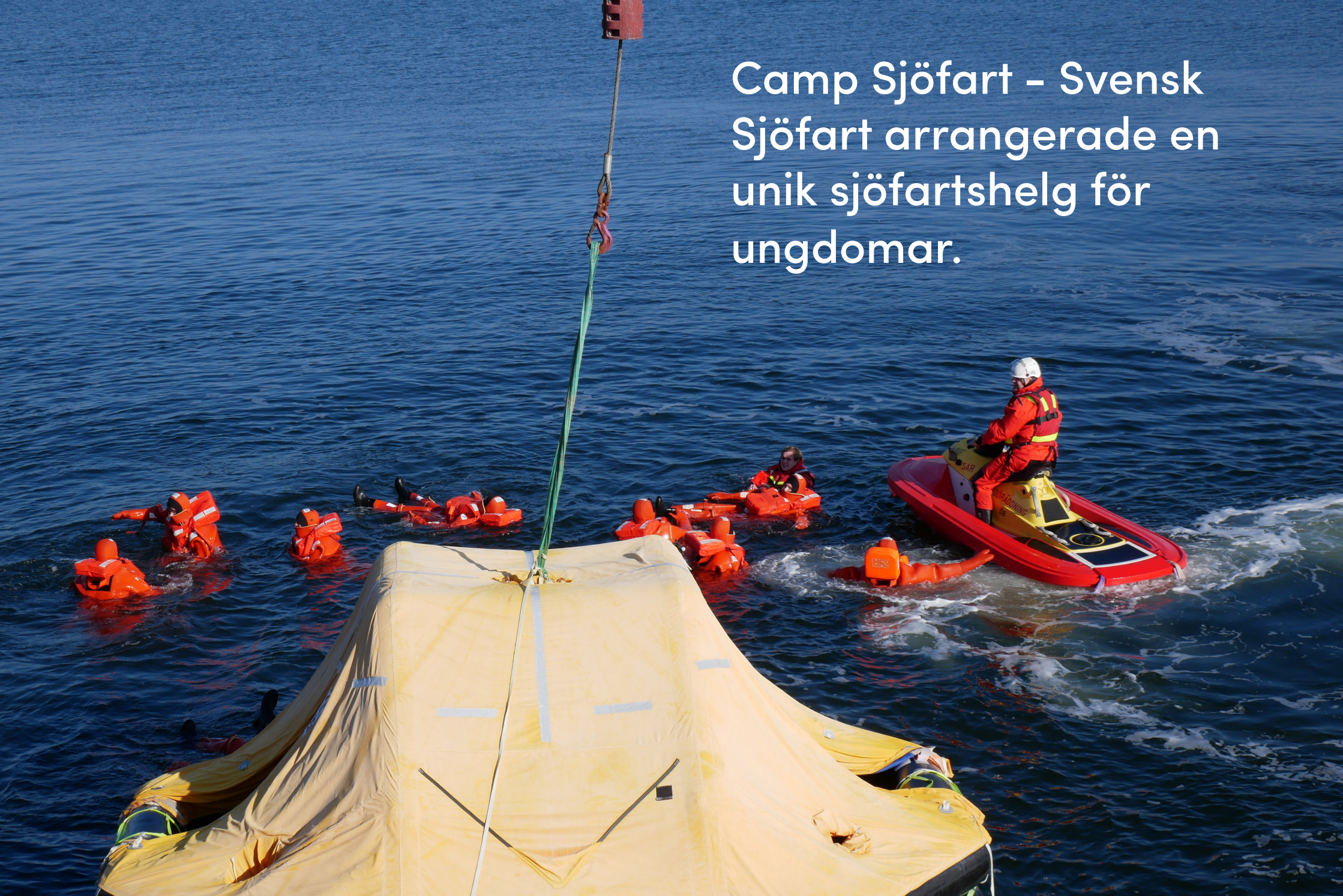
## Fartygsåtervinning

Hong Kong-konventionen för säker och miljöriktig fartygsåtervinning” (IMO:s konvention för säker och miljövänlig fartygsåtervinning) uppfyllde under året de krav som krävs för att träda ikraft. Sverige har undertecknat konventionen, men har ännu inte ratificerat den. Svensk Sjöfart har sedan tidigare hemställt till regeringen att ratificera konventionen.





Camp Sjöfart – Svensk  
Sjöfart arrangerade en  
unik sjöfartshelg för  
ungdomar.





# Kompetensförsörjning

## – Framtidens sjöfarare

Under 2024 har flera viktiga initiativ och förändringar genomförts för att stärka sjöfartsutbildningen och göra branschen mer tillgänglig för nya målgrupper. I takt med att sjöfarten står inför ökande kompetensbehov är det avgörande att fler får upp ögonen för de möjligheter som finns till sjöss.

Svensk Sjöfart har varit aktiv både nationellt och internationellt för att säkra en modern, inkluderande och hållbar kompetensförsörjning. Genom nya utbildningsvägar, uppdaterade regelverk och riktade rekryteringsinsatser har fler – särskilt unga och karriärväxlare – fått upp intresset för sjöfarten som framtida arbetsplats. Arbetet fortsätter under 2025 med oförminskad kraft för att säkra branschens långsiktiga kompetensbehov.

### Fartygsbefäl klass 7 behörighetsgivande fartygsförlagd utbildning

2024 är året då behörighetsförordningen och kopplad föreskrift ändrades för att möjliggöra behörighetsgivande fartygsförlagd utbildning som underlag för Fartygsbefäl klass 7 behörighet i Sverige. Hösten startade utbildningen som är en påbyggnad på teoretiska utbildning vid Chalmers och Linnéuniversitetet med totalt 34 studenter. Utbildningen är en viktig del i att få nya målgrupper att välja sjöfarten som sin arbetsplats. Flera av studenterna under första omgången karriärväxlar ifrån andra yrken. När alla tar ut sin behörighet under 2025 är tillskottet av nyexaminerade fartygsbefäl ca 50%.

### STCW-revision

Internationellt pågår en total översyn av regelverket som styr behörigheter STCW (Standard of Training, Certification and watchkeeping for

seafarers). Svensk Sjöfart deltar aktivt i arbetet med att framtidssäkra sjöfartens regelverk som styr utbildning och regelverk. I revisionens första fas har föreningen bland annat bidraget med ett förslag på en ny behörighet för däcksbefäl på fartyg under 500 bruttoton med obegränsat fartområde. Förslaget fick stöd i IMO och är vidare till slutfasen av revisionen.

### Utbildning för tekniskt befäl

I november hölls en lunch till lunch workshop med tekniska befäl ifrån medlemsrederierna med syftet att se över framtida utbildning. Alla var överens om att utvecklingen går snabbt på den tekniska avdelningen ombord med nya bränslen och system för övervakning. Förslaget ifrån de ombordanställda befälen är en utbildningsstege som ger klass 5 behörighet efter 32 månader (inklusive fartygsförlagd utbildning). Nästa steg är ETO behörighet på vägen till

en Sjöingenjörsexamen enligt högskoleförordningen.

### Nolia Karriär

Nolia karriär är yrkes – och utbildningsmässor i norra Sverige på 6 orter, Umeå, Sundsvall, Östersund, Skellefteå, Piteå och Luleå. Svensk Sjöfart deltog för första gången 2024 med egen monter. Vår monter bemannades av ombordanställda hos våra medlemmar, vilka berättar om sin vardag ombord, sin väg in i sjöfarten och mycket mer.

### Camp Sjöfart

22 unga vuxna födda mellan 2003 – 2006 fick möjligheten att testa på sjöfarten en helg i september. Helgen innehöll allt ifrån lekar, pizzakväll till sjösäkerhetsövningar, simulatorövningar och fartygsbesök. 21 av 22 deltagare skulle rekommendera en vän att söka Camp Sjöfart 2025 vilket gör att helgen kan beskrivas som en succé.

### Maritima torget

Svensk Sjöfart tog under våren 2024 initiativ till att samla maritima organisationer på en gemensam yta under högskolemässan Kunskap & framtid i Göteborg. Det 6st organisationer som ställde ut gemensamt under Maritima torget som etablerades vid sidan av blåljusstorget, vägledningstorget m.fl. Maritima näringen har aldrig haft så många besökare och som stannade så länge i montern tidigare. Alla organisationer var mycket nöjda och vill vara med 2025 på Maritima torget som utökas i storlek. Maritima torget var även på plats på SACO-mässorna i Stockholm och Malmö, Svensk Sjöfart ställde ut på båda mässorna.





Under 2024 arrangerade  
Svensk Sjöfart flera  
spännande event.





# Sjösäkerhet, sjöfartsskydd och teknik – I fokus

Under 2024 har sjöfartsnäringen fortsatt att hantera en rad utmaningar som påverkar både säkerheten och effektiviteten. Från begränsade gränsövergångsställen som försvårat besättningsbyten, till ökande GNSS-störningar och det växande behovet av cybersäkerhet, har Svensk Sjöfart aktivt arbetat för att hitta lösningar. Arbetet med att förbättra sjösäkerhet genom verktyg som ForeSea och samverkan kring cybersäkerhet har varit centrala delar av året. Branschen har också fortsatt att stärka sina rutiner och resurser för att hantera den ökande digitala och tekniska komplexiteten. Säkerhet är en grundläggande pelare för sjöfarten, eftersom det är avgörande för att upprätthålla en stabil och hållbar verksamhet.

## Gränsövergångsställen

I början av hösten 2024 reducerades antal gränsövergångsställen i Sverige vilket ställde och ställer till stora problem vid besättningsbyten. Tillsammans med Skeppsmäklarna och Sveriges Hamnar har föreningen jobbat intensivt med att få till en förändring. Ett antal kommuner har nu efterfrågat att få ha gränsövergångsställen och Gränspolisén har försökt justera sina öppettider. Arbetet fortsätter att få till en ökad förståelse för sjöfartens förutsättningar och att besättningar skall kunna mönstra på och av baserat på sina villkor.

## Störningar förekom

Antalet GNSS-störningar tilltog under året. Rutin skapades där fartyg rapporterar till sin resp. säkerhetsansvarig och denne vidare kansliet som i sin tur vidarebefordrar informationen om störningar till berörda myndigheter. På myndighetssidan

skapade MSB under året en hemsida där information finns om var/hur störningar pågår runt kusterna i Östersjön. Under 2025 kommer detta system och tillhörande rutiner utvecklas än mer.

## ForeSea

ForeSea är Svensk Sjöfarts verktyg för rederier att proaktivt arbeta med sjösäkerhet genom att samla in, analysera och dela information från incidentrapporter i en gemensam erfarenhetsbank. Genom ForeSea delar rederier kunskap och sjösäkerhetsinformation med varandra i syfte att förebygga olyckor. ForeSea är ett incidentrapporteringssystem för olyckor, tillbud och avvikelser utvecklat av svensk sjöfartsnäring i samarbete med sjöfartsmyndigheter.

Syftet med ForeSea är att förebygga olyckor och förbättra sjösäkerheten. ForeSeas ambition är att, utöver den

obligatoriska olycksrapporteringen, fånga upp incidenter som normalt inte rapporteras till tillsynsmyndigheterna. Detta system är frivilligt och som sådant unikt sjöfartsvärlden. Rapporter analyseras och kategoriseras och görs användbara för säkerhetsanalyser, för att fatta beslut om åtgärder och förbättringar baserat på en bred bas av verklig data. Information från databasen används också i olika projekt i syfte att förbättra sjösäkerheten.

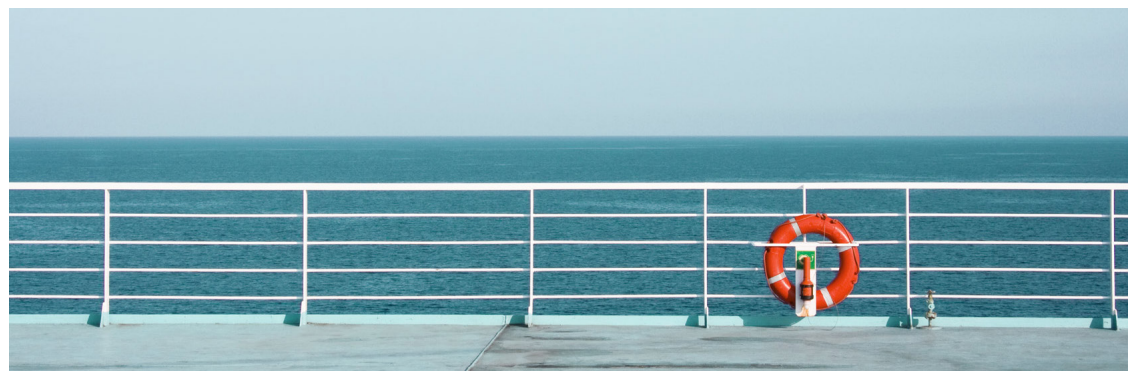
Nyttan med systemet är att dela information och undvika att flera behöver göra samma misstag. Det är också användbart för riskbedömningar där man kan få information om verkliga oönskade händelser som man kanske inte hade tänkt på innan. Detta bidrar till huvudsyftet med ISM koden.

Under 2024 lanserades en helt ny hemsida för ForeSea. Den nya webbplatsen har utformats för att ge användare en enklare och smidigare upplevelse, med ett modern och lättnavigerad design.

## Cybersäkerhet

Cybersäkerhet och behovet av cyberriskhantering inom sjöfarten blir allt mer aktuell i och med ökad digitalisering, automatisering och nätverksbaserade system. Erfarenheter inom sjöfartsbranschen och från andra sektorer har lärt oss att cyberincidenter kan leda till allvarliga konsekvenser.

Riskhantering är något som är grundläggande för säker sjöfart och som rederierna är vana att arbeta med. Skyldigheter som gäller rederiernas riskhantering finns i ISM-koden (den internationella säkerhetsorganisationskoden) som grundar sig på SOLAS-konventionen. Det är även ISM-koden som det hänvisas till för cyberriskhantering i IMO:s bestämmelser. Sedan 2023 deltar Svensk Sjöfart aktivt i nordisk cybersäkerhetssamverkan genom NORMA Cyber. Under hösten arrangerade Svensk Sjöfart ett medlemsseminarium där representanter från Transportstyrelsen, NORMA Cyber, Setterwalls, DNV och The Swedish Club gav presentationer om aktuella cybersäkerhetsfrågor.





# Svenska rederier har över 75 nybyggen i order.

Källa: Sjöfartstidningen





# Forskning och innovation -

## Samverkan för sjöfartens framtid

Svensk sjöfartsforskning är en av de viktigaste grundförutsättningarna för att utveckla en konkurrenskraftig svensk rederi- och sjöfartsnäring. Genom aktivt deltagande i olika samarbeten och forskningsprojekt, som såsom Lighthouse - plattformen för samverkan och kunskapsutbyte inom sjöfartsforskning - har Svensk Sjöfart varit en drivande kraft i arbetet med att främja innovation och hållbar utveckling inom branschen. Under det senaste året har Svensk Sjöfart varit involverad i flera centrala projekt som adresserar aktuella utmaningar och möjligheter

### Digitalisering och supportfunktioner i fokus

I diskussioner inom våra medlemsgrupper i sjösäkerhet kom det allt oftare upp problem och utmaningar kopplat till digitalisering. Från föreningen tog vi därför initiativ till ett projekt om digitaliseringens påverkan på sjösäkerhet och besättningsens arbetsmiljö. Projektet finansierades av Trafikverket och leddes av Svensk Sjöfart i samarbete med Chalmers tekniska högskola. Med tanke på fortsatt digitalisering och teknikutveckling såg vi att projektet var viktigt för det proaktiva sjösäkerhetsarbetet, för arbete kopplat till smarta fartyg samt att få mer förståelse för vilken kunskap och kompetens som behövs ombord nu och framöver. Baserat på resultaten genomfördes ett fortsättningsprojekt om supportfunktioner, även det finansierat av Trafikverket. I projek-

**"Digitaliseringens påverkan på sjösäkerhet och besättnings arbetsmiljö var centralt i projektet."**

ten har det varit bred representation från hela klustret med deltagare från rederier, myndigheter, akademi, försäkringsbolag, klassningssällskap samt tillverkare och leverantörer. Även ForeSea och information från databasen används i projekten.

### Havsbaserad vindkraft

Under våren 2024 genomförde Lighthouse två viktiga förstudier som belyser sjöfartens roll i utvecklingen av havsbaserade vindkraftsparker. Den första förstudien, "Havs rätt ur ett sjöfartsperspektiv", leddes av Jeanette

Andersson från VTI, och undersökte de rättsliga aspekterna och hur sjöfarten kan beaktas i samband med etableringen av vindkraftsparker till havs. Den andra förstudien, "Havsplanering, havsbaserad vind och sjöfart", utfördes av Jessica Hjerpe Olausson från RISE och fokuserade

på hur havsplanering och vindkraftsutbyggnad kan harmoniseras med sjöfartens behov och verksamhet.

Dessa förstudier är av stor betydelse för att bättre integrera sjöfartsperspektivet i den pågående diskussionen och planeringen kring havsbaserade vindkraftsparker. Förstudierna understryker vikten av samverkan mellan olika intressenter för att skapa en balanserad och effektiv användning av våra havsområden.

### "Vi är varandras arbetsmiljö"

Projektet REDO 2, som avslutades 2024, hade som mål att stödja sjöfartsbranschen i att skapa en mer inkluderande och trygg arbetsmiljö för att attrahera fler till yrket och

säkerställa en hållbar kompetensförsörjning. Svensk sjöfart var aktivt engagerad i projektet och ledde arbetspaket 3, som fokuserade på organisatorisk och social arbetsmiljö. Genom att arbeta med trygghet, inkludering och motivation utvecklade projektet verktyg och metoder för att stärka både ledarskap och arbetsplatskultur inom rederier. Arbetet inkluderade utbildningar, workshopserier och nätverksinitiativ, och syftade till att bryta ned hinder för en arbetsmiljö där alla, oavsett kön eller bakgrund, känner sig välkomna och trygga. Projektet betonade också vikten av att vi alla är varandras arbetsmiljö, och att både ledare och medarbetare har ett gemensamt ansvar för att skapa en positiv och hållbar arbetsplatskultur.







# Organisation

## Kansli

Anders Hermansson  
VD

Annika Asp  
VD-assistent

Camilla Åberg Linder  
Näringspolitik

Carl Carlsson  
Sjösäkerhet, sjöfartsskydd & teknik

Erika Janson  
Kommunikationsansvarig

Fredrik Larsson  
Miljö & klimat

Johan Hartler  
Utbildning & säkerhet

Kajsa Börjesson  
Ekonomi

Madeleine Säll  
Kommunikation

## Styrelse

Claes Berglund, Ordförande  
Stena AB

Dan Sten Olsson, Hedersordförande  
Stena AB

David Kristensson, Vice ordförande  
Northern Offshore Services AB

Johan Källsson, Vice ordförande  
Erik Thun AB

Lars Höglund  
Furetank Rederi AB

Jonas Backman  
Sirius Shipping AB

Johanna Boijer-Svahnström  
Viking Rederi AB

Ingvar Lorensen  
Rederi AB Donsötank

Anders Thyberg  
Walleniusrederierna AB

Frida Rowland  
AtoB@C Shipping AB

Tommy Kalin  
Svenska Orient Linien AB

Annika Kristensson,  
Tärntank Rederi AB

Christina Bromander  
Stena Line AB

Marcus Risberg  
Destination Gotland AB



# Koncernen

- **Föreningen Svensk Sjöfart**  
VD Anders Hermansson, ordförande Claes Berglund
- **Svensk Rederiservice**  
VD Anders Hermansson, ordförande Claes Berglund
- **Svensk Sjöfarts Tidnings Förlag**  
VD Albin Dahlin, ordförande Richard Jeppsson

## Sektioner

Färje- och RoRosektionen  
Tank- och Bulksektionen  
Sektionen för Specialsjöfart

## Kommittéer

Kommittén för Näringsliv och Konkurrenskraft  
Kommittén för Miljö och Klimat  
Kommittén för Sjösäkerhet och Teknik  
Kommunikationskommittén  
Kommittén för kompetensförsörjning

## Arbetsgrupper

DP-ropaxgruppen  
DP-tankgruppen  
ForeSea-arbetsgruppen  
Lotsgruppen  
Smarta fartyg-arbetsgruppen  
Farledsavgiftsgruppen  
Befraktningsgruppen  
ESG-nätverk  
Klimatarbetsgruppen  
STCW-gruppen  
Likabehandlingsgruppen  
Attraktiv sjöfart och rekrytering  
Utbildning och regelverk

# Medlemmar

Ahlmarks  
Atlantic Container Line AB  
AtoB@C Shipping  
Baltic Bright PR  
Berndtssons Rederi AB  
Brax Shipholding Rederi AB  
BRP Rederi AB  
Charterfrakt Baltic Carrier AB  
Destination Gotland AB  
DFDS Seaways AB  
Donsötank Rederi AB  
Eckerö Sverige AB  
Rederi Ektank AB  
Engström Shipping AB  
Erik Thun AB  
Finnlines Ship Management AB  
Furetank Rederi AB  
Gotland, Rederi AB  
Gotland Tankers AB  
IW Line AB  
Klippans Båtmansstation, AB  
Luleå Hamn AB  
Leomar Invest AB  
Nlc Ferry AB Oy (Wasaline)  
Nordö-Link, Rederi AB  
Northern Offshore Services AB  
OljOla AB  
Preem Shipping AB  
Rederi AB Uman  
SCA Shipping AB

Sirius Shipping AB  
Stena AB  
Stena Bulk AB  
Stena Line Scandinavia AB  
Stena Marine Management AB  
Stena Rederi AB  
Stockholm Chartering AB  
Svenska Orient Linien AB  
Svensk Sjöentreprenad i Malmö AB  
Svitzer Sverige AB  
Tallink Silja AB  
Tarbit Shipping AB  
TT-Line AB  
Terntank Rederi A/S  
Tärntank Ship Management AB  
UME Shipping AB  
Veritas Management AB  
Viking Rederi AB  
Viking Supply Ships AB (Ny medlem 2024)  
Walleniusrederierna AB  
Wallenius Wilhelmsen AS Norge - Filial Sverige  
Wallenius Marine AB  
Wallenius SOL AB  
Wisby Shipmanagement AB  
Wisby Tankers AB  
Älvtank, Rederi AB  
Öresundslinjen Helsingborg AB







[www.sweship.se](http://www.sweship.se)