



SJÖFARTSÅRET 2025

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, skydd och beredskap, 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 Svensk Sjöfart en renodlad branschorganisation som representerar ett 60-tal svenska rederier med verksamhet över hela världen



Svensk Sjöfarts årsberättelse 2025

Styrelseordförande: David Kristensson

Vd: Anders Hermansson

Referenser: Delegationen för sjöfartsstöd, Retriever, Riksdagen, Svensk Sjöfart, Trafikanalys

Foto: Adobe Stock, Christopher Kullenberg Rothvall, Dick Gillberg, Emil Nordin, Shutterstock

Publicerad av Svensk Sjöfart april 2026

Innehållsförteckning

Vd har ordet.....	6
2025 i korthet.....	8
Näringspolitik.....	18
Sjöfartspolitik 2025	20
Miljö & klimat.....	24
Kompetensförsörjning.....	28
Transportpolitik.....	32
Sjösäkerhet, skydd & beredskap.....	34
Forskning och innovation.....	40
Organisation.....	42
Medlemmar.....	46



Vd har ordet

År 2025 har präglats av fortsatt geopolitisk oro och en omvärld som i många avseenden varit svår att förutse. Handelsmönster förändras i snabb takt och påverkar förutsättningarna för den globala sjöfarten. Samtidigt kan vi konstatera att året också har inneburit viktiga framsteg för svensk sjöfart, med flera efterlängtade politiska beslut och rekordstora beställningar av nya fartyg från svenska rederier och även en växande svensk handelsflotta.

Ett av årets mest välkomna besked kom den 1 juli, då stämpelskatten äntligen avskaffades efter många års målmedvetet arbete. I oktober kom ytterligare ett efterlängtat besked då riksdagen beslutade om att införa ett svenskt bareboat-register, vilket trädde i kraft i början av 2026. Ett bareboat-register möjliggör att fartyg tillfälligt kan registreras under annan flagg under en charterperiod utan att permanent lämna det svenska registret. Tillsammans är dessa åtgärder centrala reformer som ökar flexibiliteten för svenska rederier och minskar tröskeln för att flagga in fartyg i Sverige, något som är av stor betydelse för att stärka Sveriges försörjningsförmåga i händelse av kris eller krig.

Även på tonnageskatteområdet har viktiga steg tagits. Regeringens förslag till ett förbättrat tonnageskattesystem är ett välkommet och nödvändigt steg för att stärka den svenska sjöfartsnärings konkurrenskraft – och därmed Sveriges beredskapsförmåga. Förslaget innehåller flera efterlängtade förbättringar, bland annat möjligheten att bedriva inrikes trafik med svenska fartyg inom systemet samt att inkludera specialsjöfarten. Samtidigt kvarstår behovet av ytterligare ett antal justeringar, inte minst vad gäller möjligheten till koncernintern

bareboat-uthyrning utan begränsningar inom EU, i linje med vad som redan tillämpas i flera andra EU-länder.

Kompetensförsörjningen är en avgörande framtidsfråga, och här ser vi mycket positiva signaler. Intresset för sjöfartsutbildningar har ökat markant under året. Antalet antagna till sjökaptensutbildningen ökade med över 40 procent och till sjöingenjörsutbildningen med hela 50 procent – de högsta nivåerna sedan 2016. Ett tydligt resultat av de satsningar som Svensk Sjöfart och våra medlemsrederier inom området gjort.

Under året har regeringen även möjliggjort för Transportstyrelsen att ingå avtal om ömsesidigt erkännande av behörigheter med ett flertal länder. Det är ett viktigt steg för att möta branschens stora rekryteringsbehov och möjliggöra en växande svenskflaggad flotta.

Samtidigt har flera initiativ tagits för att stärka sjöfartens roll i totalförsvaret. I september genomfördes Donsö Shipping Meet, som tillsammans med aktörer från både näringsliv och offentlig sektor initierade den största totalförsvarsövningen med fokus på sjöfart i modern tid.



På det internationella planet noterades att arbetet med ett globalt ramverk för sjöfartens klimatomställning pausades under hösten. Vår förhoppning är att arbetet återupptas och leder till en global lösning.

Frågan om Sjöfartsverkets långsiktiga finansiering kvarstår. Under året lämnades flera positiva besked. Det handlar bland annat om stora tillskott till Sjöfartsverket för att nå balans i sjö- och flygräddningsverksamheten samt ett förslag från Trafikverket om att finansiera ytterligare en isbrytare inom ramen för nationell plan. Trots detta behövs ytterligare insatser för att nå en långsiktig stabil finansieringsmodell för sjöfartens infrastruktur.

Under året har vi fortsatt att utveckla vår egen verksamhet genom lanseringen av en ny webbplats med förbättrad funktionalitet och tydligare kommunikation av vårt arbete.

Samtidigt har kansliet har stärkts med ny kompetens och året har präglats av en intensiv dialog med politiska beslutsfattare genom ett stort antal möten.

Vid årsmötet i april valdes David Kristensson, Northern Offshore Services, till ny ordförande för Svensk Sjöfart.

Vi har även vidareutvecklat vårt branschpris, som nu bär namnet Årets sjöfartsgärning. Genom att bredda priset kan vi uppmärksamma såväl organisationer som individer och initiativ som bidrar till att stärka svensk sjöfart. Under 2025 tilldelades Donsö Shipping Meet priset för deras viktiga arbete med att samla branschen och främja samarbete.

Inför 2026 och det kommande riksdagsvalet ser vi med stort intresse fram emot hur sjöfartsfrågorna kommer att utvecklas. Behovet av en stark, konkurrenskraftig och hållbar svensk sjöfart är större än någonsin.

Avslutningsvis vill jag rikta ett varmt tack till mina medarbetare för deras engagemang, samt till våra medlemsföretag för deras fortsatta förtroende och aktiva arbete för branschens utveckling. Tillsammans står vi väl rustade inför framtiden.

– Anders Hermansson, Vd



2025 i korthet

13 januari - Svensk Sjöfart i Dagens Nyheter

Svensk Sjöfarts vd Anders Hermansson intervjuas i DN om bristen på svenskflaggade fartyg, inte minst inom specialsjöfarten, och vad detta innebär för svensk säkerhet och beredskap



JANUARI

20 januari - Svensk sjöfart måste få bättre villkor

Om regeringen menar allvar med att stärka den svenska beredskapen och se till att det finns tillräckliga resurser för att upprätthålla de mest kritiska sjöförbindelserna till vårt land behöver förbättrade konkurrensvillkor för svensk sjöfart komma på plats skyndsamt, och en reviderad tonnageskatt är helt avgörande. Det skriver Svensk Sjöfart på debattsidan i Svenska Dagbladet.

28 februari - Låt EU ETS-intäkterna driva sjöfartens gröna omställning
Svensk Sjöfart skriver i en debattartikel att regeringen bör öronmärka intäkterna från EU:s utsläppshandelssystem (EU ETS) till sjöfartens gröna omställning. Det räcker inte att bara sätta en kostnad på utsläpp – konkreta insatser behövs för att Sverige ska nå klimatmålen. Tre åtgärder föreslås: riktat stöd för hållbart fartygsbränsle, investeringar i hamninfrastruktur för alternativa bränslen och landström, samt omställningsstöd för fartyg liknande Klimatklivet. Om intäkterna används rätt kan EU ETS bli en katalysator för omställningen, men regeringen måste visa handlingskraft för att målen inte bara ska förbli ord på papper.

FEBRUARI



27 mars - Nytt beslut om erkännande av behörigheter för sjöfolk

Svensk Sjöfart välkomnade regeringens beslut att ge Transportstyrelsen befogenhet att ingå överenskommelser om ömsesidigt erkännande av behörigheter för sjöfolk med ansvariga myndigheter i Ukraina, Storbritannien och Filippinerna. Det är ett strategiskt steg som underlättar för svenska sjöfarare att arbeta internationellt och samtidigt stärker rekryteringsmöjligheterna för svenska rederier.

11 mars - Regeringen lämnar proposition om avskaffad stämpelskatt
Regeringen meddelar att man lämnar in en proposition till riksdagen om att avskaffa stämpelskatten vid inteckningar i skepp från den 1 juli 2025. Genom att slopa skatten blir Sverige bli ett mer attraktivt land att flagga fartyg i, förutsättningarna för att svenska rederier ska kunna återvända till det svenska registret förbättras och det blir lättare att locka fler rederier att välja Sverige.

MARS

19-20 mars - European Shipping Summit i Bryssel

Svensk Sjöfart deltar vid European Shipping Summit i Bryssel, där diskussioner med medlemsföretag och branschföreträdare fokuserar på konkurrenskraft, energiomställning och sjöfartens roll i ett osäkert världsläge. Den nya EU-kommissionen visar förståelse för branschens betydelse och planerar flera förenklingsförslag under mandatperioden.



24 april - David Kristensson väljs till ordförande

Under Svensk Sjöfarts årsmöte väljs David Kristensson, vd Northern Offshore Group, till ny ordförande för Svensk Sjöfart. Han efterträder därmed Claes Berglund, chef för Public Affairs & Sustainability Stena AB, som varit ordförande för föreningen sedan år 2022.

APRIL

10 april - Career Event

Flera av Svensk Sjöfarts medarbetare deltar på Career Event. Anders Hermansson pratar med nyfikna studenter om de många möjligheter som finns inom branschen, medan Johan Hartler talar om studie- och yrkesvägledare om vikten av sjöfart för Sverige – och hur vi säkrar framtidens kompetensförsörjning.

15 april - Lagrådsremiss gällande Bareboat

Svensk Sjöfart välkomnar att regeringen tar ett viktigt steg för att stärka svensk sjöfarts konkurrenskraft genom beslut om en lagrådsremiss gällande ett nytt bareboat-register. Bareboat-registret innebär att fartyg tillfälligt kan registreras under svensk flagg under en charterperiod, utan krav på permanent avregistrering från hemlandet.

7 maj - Möte med Godstransportforum

Niklas Da Silva deltar på möte med Godstransportforum i Stockholm som bostads- och infrastrukturminister Andreas Carlson bjuder in till för att diskutera vilka åtgärder som behövs för att stärka och effektivisera transportsystemet för både inrikes- och gränsöverskridande transporter.



12 juni - ICS årsmöte i Aten

Svensk Sjöfart deltar vid International Chamber of Shippings (ICS) årsmöte i Aten. Mötet samlar aktörer från hela världen och behandlar flera avgörande frågor däribland det omfattande klimatpaket som IMO godkände under våren. Svensk Sjöfart är särskilt stolta över att föreningens vice ordförande, Claes Berglund från Stena AB, valdes till en av tre nya vice ordföranden i ICS.

23-27 juni - Almedalsveckan

Svensk Sjöfart deltar på Almedalsveckan och anordnar seminarier på den Maritima Mötesplatsen.



11 juli - Intresset för sjöfartsutbildningar ökar

Intresset för sjöfartsutbildningar ökar tydligt, och bakom utvecklingen ligger målmedvetna satsningar från Svensk Sjöfart och dess medlemsrederier. Branschen välkomnar nu fler antagna studenter än på många år.

13 augusti - NRIA sjöfart 2025 lanseras

En uppdaterad nationell agenda som visar riktningen för en hållbar och konkurrenskraftig svensk sjöfartssektor. Branschens ledande aktörer inom näringsliv, akademi och myndigheter står bakom agendan, som överlämnades till bostads- och infrastrukturministern under Almedalsveckan. Svensk Sjöfart har aktivt deltagit i arbetet med att ta fram agendan och samlat branschen kring gemensamma prioriteringar, vilket understryker sektorns engagemang för utveckling och samverkan.

MAJ

JUNI

JULI

AUGUSTI

13 maj - Women in Maritime 2025

Arrangeras på Öckerö, ett initiativ för ökad jämställdhet inom sjöfartsbranschen. Dagen fokuserar på ekonomisk, ekologisk och social hållbarhet, med jämställdhet som en central fråga. Women in Maritime firas officiellt 18 maj, som en del av IMO:s satsning på rekrytering och inkludering av kvinnor samt FN:s mål om jämställdhet.

2 juni - Trafikverket ska utveckla informationsportal

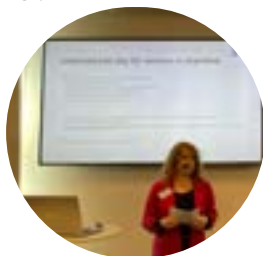
Regeringen beslutar att Trafikverket ska utveckla en informationsportal för att främja sjöfartens roll i godstransporter. Syftet är att förenkla myndighetskontakter, minska administrativa hinder och skapa bättre förutsättningar för nya sjöfartslinjer. Branschorganisationer och aktörer får möjlighet att medverka i utformningen. Uppdraget ska redovisas senast 4 december 2028.

26 augusti - Svensk Sjöfart lämnar förslag till Energimyndigheten

Svensk Sjöfart lämnar förslag till Energimyndigheten för att stärka omställningen till fossilfri sjöfart. Branschens betonar behovet av teknik- och konkurrensneutrala stöd, satsning på fossilfri infrastruktur och förenklade tillståndsprocesser. Elektrifiering, internationella samarbeten och långsiktiga stöd lyfts som avgörande för att nå klimatmålen och stärka konkurrenskraften. Svensk Sjöfart ser positivt på regeringens initiativ och erbjuder fortsatt dialog.

19 augusti - Svensk Sjöfart avstyrker Sjöfartsverkets förslag

Svensk Sjöfart avstyrker Sjöfartsverkets förslag om höjda farleds- och lotsavgifter från 2026. Förslaget innebär ökade avgifter och minskade miljöincitament, vilket riskerar att motverka klimatmålen och försämrade sjöfartens konkurrenskraft. Branschen varnar för att höjningarna kan leda till överflyttning av gods till vägtransporter och äventyra Sveriges försörjningsberedskap. Svensk Sjöfart förespråkar istället statliga anslag och effektiviseringar för att skapa långsiktigt hållbara villkor.



15 september - Regeringens budget-förslag

Innebär flera viktiga satsningar för sjöfarten, med ökade anslag till Sjöfartsverket och förbättringar i tonnageskatten. Det möjliggör fler svenskflaggade fartyg och stärker näringsens konkurrenskraft samt Sveriges totalförsvaret. Anslaget till Sjöfartsverket höjs med 182,5 miljoner kronor årligen, vilket minskar behovet av avgiftshöjningar. Dessutom sätts medel på att säkerställa tågfarjetrafiken Sverige-Tyskland. Svensk Sjöfart välkomnar dessa satsningar och ser fram emot fortsatt samarbete för en hållbar och stark sjöfartsnäring.

22 oktober - IMO skjuter upp beslut om globalt klimatregelverk

FN:s sjöfartsorgan IMO beslutar att skjuta upp beslutet om ett nytt globalt klimatregelverk för internationell sjöfart. Det så kallade Net-Zero Framework, som syftar till nettonollutsläpp till 2050, kombinerar krav på rena bränslen med ekonomiska styrmedel. Trots framsteg vid förhandlingarna i London förra veckan kvarstod oenigheter, vilket ledde till att omröstningen sköts upp till nästa år. Svensk Sjöfart välkomnar att förhandlingarna fortsätter och betonar vikten av ett starkt, globalt regelverk för rättvisa konkurrensvillkor och klimatomställning.

20 november - Förslag om förbättrad tonnageskatt

Regeringen överlämnar förslaget om en förbättrad tonnageskatt till Lagrådet med bland annat förslag om att fartyg som trafikerar mellan svenska hamnar och specialsjöfarten nu kan omfattas. Trots positiva förändringar anser branschen att systemet fortfarande är otillräckligt, särskilt då svenska rederier inte kan hyra ut fartyg till dotterbolag i Europa. Det riskerar att minska svensk konkurrenskraft och leda till förlorade skatteintäkter. Branschen efterlyser även att specialsjöfarten får tillgång till sjöfartsstöd och att fler förenklingar genomförs.



5 december - Effektiva godstransporter

Effektiva godstransporter är avgörande för Sveriges näringsliv och konkurrenskraft. Bristerna i infrastrukturen hämmar tillväxten. Trafikverkets handlingsplan fokuserar på robustare transportsystem och bättre samverkan mellan väg, järnväg och sjöfart. Flera efterfrågade åtgärder, som längre tåglägen och starkare logistiknoder, finns nu med i planen. Samtidigt saknas initiativ som en intermodalitetspott och ökad samordning med grannländer. Det är viktigt att de föreslagna planerna och utredningarna förverkligas. Det skriver Tågforetagen, Sveriges Åkeriforetag, Svensk Sjöfart och Transportindustriförbundet

SEPTEMBER

26 september - Debattartikel i Alltinget

Svensk Sjöfarts vd Anders Hermansson lyfter i Alltinget vikten av att handelsflottan och marinen utvecklas sida vid sida. I ljuset av Sveriges Nato-medlemskap och ett förändrat säkerhetsläge krävs en starkare koppling mellan civilt och militärt sjöförsvaret.



OKTOBER

23 oktober - Bareboat-register införs

Riksdagen beslutar att införa ett svenskt bareboat-register, vilket innebär att rederier kan hyra in och ut fartyg tillfälligt. Det ökar flexibiliteten, effektiviserar kapacitetsutnyttjandet och stärker svensk sjöfarts konkurrenskraft på den



NOVEMBER

26 november - Remissvar på EU:s förslag om CEF-förordningen

Svensk Sjöfart har lämnat remissvar på EU:s förslag om CEF-förordningen för 2028-2034. Förbundet välkomnar satsningen på transportinfrastruktur men betonar vikten av att även sjöfartens och hamnarnas infrastruktur omfattas av stödet. Om kriterierna för "gränsöverskridande dimension" tolkas för snävt riskerar flera svenska projekt att hamna utanför finansieringen, vilket kan påverka både civil och militär mobilitet.

DECEMBER

12 december - Elektroniska handelsdokument

Näringslivet vill att regeringen ger elektroniska handelsdokument samma juridiska status som pappersoriginal, i linje med flera handelspartners. Brist på digitalisering riskerar högre kostnader och sämre konkurrenskraft för svenska företag. En FN-studie visar att digital handel kan öka varuexporten med nästan 18 procent. Fysiska dokument orsakar onödig administration och väntetider för rederier - digitalisering behövs för ökad effektivitet. Bakom hemställan står ledande näringslivsorganisationer som ICC Sverige och Svensk Sjöfart.

17 event arrangerades eller medarrangerades av Svensk Sjöfart.

”Svensk Sjöfart” nämndes i **119** artiklar

41 artiklar publicerades på Svensk Sjöfarts hemsida,

4 debattartiklar och **13** pressmeddelanden publicerades under året.

52 remisser besvarades under året.

79 motioner med ordet ”sjöfart” kom in under den allmänna motionstiden 2025”.

79 motioner med ordet ”sjöfart” kom in under den allmänna motionstiden 2025

Källa: Riksdagen

Näringspolitik

- Viktiga frågor har tagits vidare

Under 2025 har flera viktiga frågor tagits vidare för att stärka svensk sjöfarts konkurrenskraft och långsiktiga förutsättningar. Avskaffandet av stämpelskatten, införandet av ett svenskt bareboatregister och utvecklingen av tonnageskattesystemet skapar nya möjligheter för investeringar, inglagning och ett mer konkurrensneutralt regelverk. Samtidigt pågår arbetet med att förenkla sjömansbeskattningen och att stärka samverkan kring Sveriges beredskap för utrikeshandel - åtgärder som tillsammans bidrar till en mer robust, attraktiv och framtidssäkrad maritim sektor.

Avskaffande av stämpelskatt

Stämpelskatten på 0,4 procent av investeringsbeloppet har länge ansetts försämra konkurrenskraften jämfört med exempelvis Danmark och Norge, där motsvarande kostnader är lägre eller saknas. I juli 2025 avskaffades stämpelskatten. Reformen får näringspolitisk betydelse i form av att den påverkar kapitalanskaffning och finansieringskostnader, bidrar till att fartyg kan registreras i Sverige istället för i andra länder, samt att det ses som ett konkret verktyg för att stärka svensk flagg.

Införande av svenskt bareboatregister

Frågan om ett svenskt bareboatregister har utretts och lyfts fram som en prioriterad reform. Ett bareboatregister möjliggör att fartyg hyrs in eller ut internationellt och tillfälligt kan flaggas i Sverige utan att ägandet flyttas. Under 2025 pågick arbetet med införandet av ett bareboat-

register och till branschens glädje fick beslutet genomslag den 1 april 2026.

Möjligheten att tillfället registrera fartyg i Sverige gör det enklare för rederier att bedriva verksamhet under svensk flagg utan att förlora andra viktiga registreringar, vilket är särskilt användbart för internationell verksamhet och vid korttidscharter. Bareboat-in-registret kan leda till att fler fartyg seglar under svensk flagg, vilket stärker den svenska sjöfarten och gynnar den maritima kompetensen i vårt land. Idag kan det vara svårt att få utländska fartyg att byta till svensk flagg på heltid. Bareboat - registret gör det möjligt att prova svensk flagg på ett mer tillfälligt och flexibelt sätt, något som kan locka fler aktörer. Den tidigare avsaknaden av ett sådant register har setts som en konkurrensnackdel jämfört med exempelvis Finland.

Utveckling av tonnageskattesystemet

Svensk Sjöfart välkomnar regeringens förslag om att stärka och modernisera det svenska tonnageskattesystemet. Förbättringarna innebär viktiga steg mot mer konkurrensneutrala villkor för svensk sjöfart, inte minst genom att svenska fartyg med svensk besättning i inrikestrafik kan omfattas av systemet utan begränsningar. Att även specialsjöfarten ges möjlighet att ingå i tonnageskatten är ett betydelsefullt besked som stärker näringsens långsiktiga förutsättningar och bidrar till att stärka svensk kompetens, sysselsättning och en stark maritim sektor.

Näringspolitisk betydelse av beslutet

- Påverkar rederiers etableringsbeslut
- Stark korrelation med svensk inflagning
- Viktigt för långsiktig rederiverksamhet i Sverige

Utredning om sjömansbeskattning

Skatteverket påbörjade under hösten en utredning om sjömäns beskattning som föreningen håller dialog med. Det är efterfrågat från föreningen som länge påpekat de brister som finns gällande förutsägbarhet för sjömännen eller krånglig administration för rederierna. Förhoppningen är att utredningen ska leda till konkreta positiva förändringar.

Samverkan mellan beredskapsansvarig myndighet för utrikeshandel och Svensk Sjöfart

En beredskapssektor för utrikeshandel bildas och Kommerskollegium utses till ansvarig myndighet. Förmågan att säkerställa en fungerande utrikeshandel i tider av kris, förhöjd beredskap och ytterst krig spelar en central roll för Sveriges totalförsvaret. I och med att närmare 90 procent av all handel går via sjöfart, är det mycket positivt med den ofentligt privata samverkan som aviserats och Svensk Sjöfart ser positivt på de erfarenheter från branschen som kan delas för att göra Sveriges motståndskraft starkare.

Sjöfartspolitik 2025

Under riksdagsåret 2025/2026 lämnades ett stort antal motioner som berör sjöfart, hamnar och maritim infrastruktur. Gemensamt för många av motionerna är en betoning på **Sveriges försörjningsberedskap, stärkt konkurrenskraft, miljö- och klimatomställning** samt behovet av långsiktiga statliga investeringar i sjöfartssektorn.

1. Infrastruktur, hamnpolitik och försörjningstrygghet

Fler motioner lyfter behovet av nationella strategier för hamnar och sjöfart, inklusive:

- en statlig **strategisk plan för hamnverksamheten**
- ökad statlig finansiering av **Sjöfartsverket**, särskilt för isbrytning och helikopterverksamhet
- utveckling av **nationell hamnstrategi** samt förstärkning av strategiska hamnar inom totalförsvaret

Många motioner pekar på hamnarnas växande betydelse för Sveriges handel, export, import och regional utveckling, med särskilt fokus på **Göteborgs hamn**, Mälarenregionens hamnar, Blekinge och hamnar i Skåne.

2. Ekonomiska villkor och konkurrenskraft

Ett återkommande tema är ambitionen att stärka svensk sjöfarts konkurrenskraft genom:

- justeringar av **tonnageskatten**
- slopande eller översyn av **stämpelskatt**
- modernisering av **sjömansbeskattningen**
- minskade eller omformade **farleds- och lotsavgifter**, för att skapa mer likvärdiga villkor mellan transportslag

Flera motioner uttrycker också behov av lösningar för att underlätta besättningsbyten i svenska hamnar genom fler gränsövergångsställen och anpassade öppettider hos gränspolis och kustbevakning.

3. Klimatomställning och miljö

Många motioner fokuserar på sjöfartens roll i klimatomställningen. Bland förslagen märks:

- stöd till produktion av **fossilfria elektrobränslen**
- införande av **miljözoner till havs**
- fortsatt utveckling inom **utsläppshandel (EU ETS)** och incitament för fossilfria drivmedel
- satsningar på **elektrifierad kollektivtrafik till sjöss**

Miljöfrågor i Östersjön återkommer, bland annat om att skydda tumlare, motverka oljeutsläpp och omleda trafik från känsliga områden.

4. Säkerhet, försvar och internationella frågor

Motionerna belyser sjöfartens roll för svensk och internationell säkerhet, exempelvis genom:

- skydd av navigationsfrihet i **Taiwansundet**
- samarbete mot den så kallade **ryska skuggflottan**
- stärkt försvar av **Göteborg och västkusten**, kopplat till hamnens strategiska betydelse
- internationella forskningsuppdrag med isbrytaren **Oden**
- förslag om **NATO-insatser** relaterade till viktiga farleder globalt

5. Innovation, teknik och framtida sjöfart

Motionerna visar en tydlig ambition att stärka svensk innovationskraft, bl.a. genom förslag om:

- nationellt **maritimt innovationscenter** i Nynäshamn
- moderniserat regelverk för **autonoma och självkörande fartyg**
- utveckling av **digitalisering** och klimatteknik inom sjöfarten

Cirka 90 procent av
Sveriges utrikeshandel
transporterades via
sjövägen

Källa: Trafikanalys

Miljö & klimat - Mot en grön sjöfart

Globalt klimatstyrmedel

I april röstade FN:s sjöfartsorganisation IMO ja till ett historiskt förslag som ska minska den globala sjöfartens växthusgasutsläpp. Beslutet skulle innebära en kombinerad bränsle- och ekonomisk mekanism som planerades att träda i kraft 2027/2028. Ett beslut Svensk Sjöfart välkomnade efter hårt arbete från industrin och föreningen. Ett globalt pris på växthusgaser är helt avgörande i övergången från fossila till hållbara bränslen och sänder en tydlig signal att sjöfarten på global basis ska nå klimatmålet om noll utsläpp av växthusgaser 2050. I oktober kom tyvärr beskedet att IMO beslutat att skjuta upp beslutet om nytt globalt klimatregelverk. Föreningen har hållningen om att få ett globalt regelverk på plats.

Utredningar för att underlätta sjöfartens omställning

Under 2025 tillsatte regeringen två viktiga utredningar för att finna lösningar på hur sjöfartens omställning ska underlättas. I augusti bidrog Svensk Sjöfart med inspel till Energimyndigheten inför myndighetens arbete med att utforma statliga stöd för sjöfartens omställning till fossilfrihet. Flera av resonemangen som fanns med i den slutgiltiga rapporten som lämnades in i februari 2026 överensstämmer med de inspel som Svensk Sjöfart

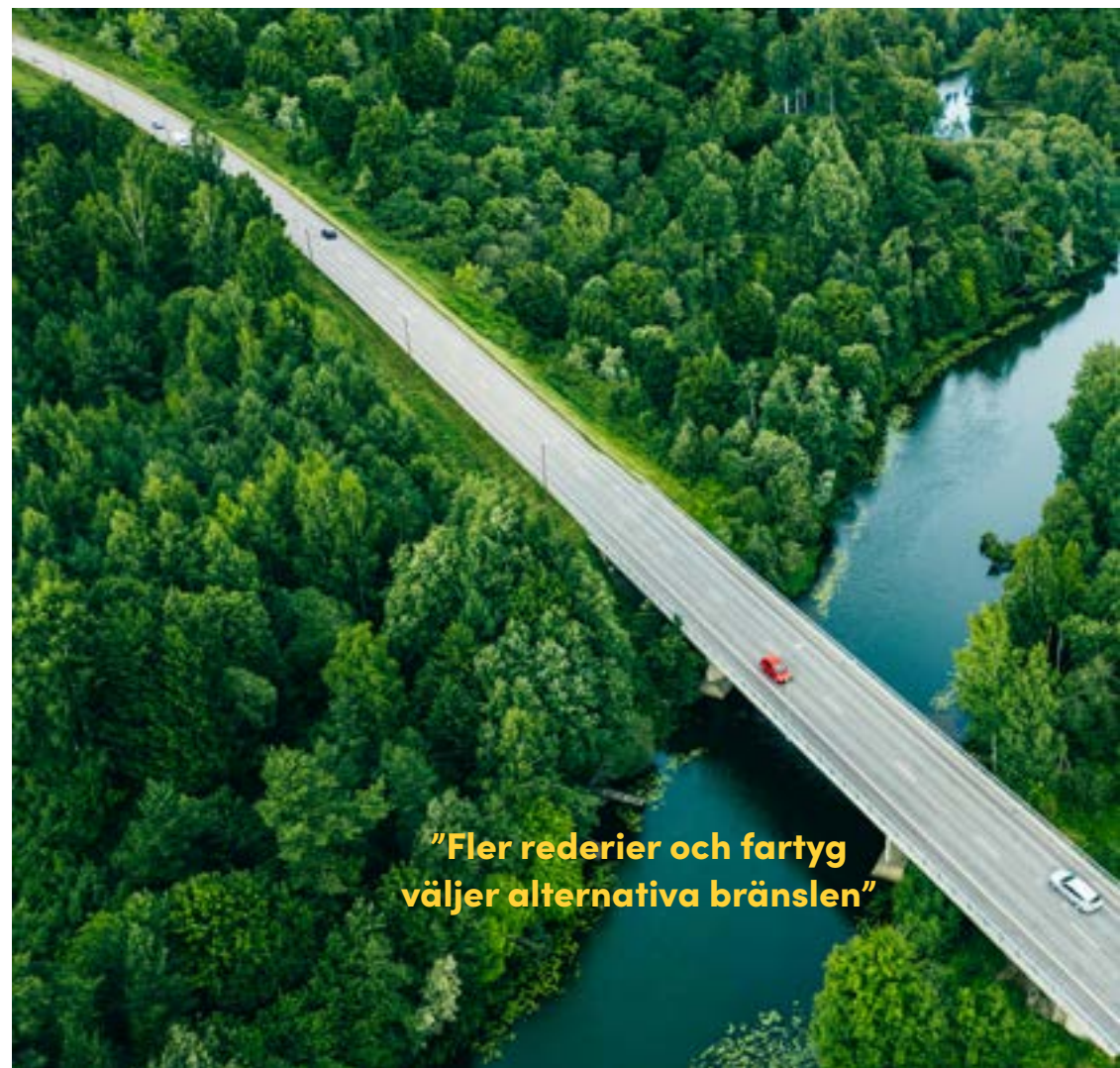
tidigare lämnat till Energimyndigheten. Det gäller bland annat stödprogrammet struktur, landströmsbehovet, teknikneutralitet, samordning mellan aktörer samt vikten av internationell harmonisering. Föreningen är nu hoppfulla till att utredningens förslag tas vidare.

Ökade volymer gröna bränslen

Glädjande under 2025 var att fler rederier och fartyg väljer alternativa bränslen och energibärare för sin framdrift. Trots att det är för tidigt att se någon trend i den officiella statistiken är det märkbart att medlemmarna i Svensk Sjöfart har hittat olika alternativ för att reducera sina utsläpp, främst med biodrivmedel, men även med batterier. En avgörande faktor för fortsatt framgång handlar om att öka volymerna och behovet av att säkerställa att eventuella stödmeکانismer inte snedvrider konkurrensen mellan rederier och fartyg, eller mellan olika teknikval. Svensk Sjöfart, förespråkade i en debattartikel i Aktuell Hållbarhet, att eventuella stöd främst behöver riktas till användarna. Om stödssystemen utformas efter producenternas önskemål riskeras konkurrensen att snedvridas och låsa in sjöfartssektorn i lösningar som inte passar alla fartygstyper eller trafikmönster – utformningen bör istället utgå från behov och efterfrågan.

Klimatfärdplanen

Under 2025 påbörjades arbetet med den Klimatfärdplan som Svensk Sjöfarts medlemmar tillsammans med Fredrik Larsson, ansvarig för klimatfrågor på Svensk Sjöfart tagit fram. Färdplanen ska göra det möjligt för sjöfarten att nå klimatneutralitet till 2050 och minst 80 procents utsläppsminskning till 2040, jämfört med 2008. Arbetet fortlöpte under året inför lanseringen i januari 2026.



**”Fler rederier och fartyg
väljer alternativa bränslen”**

A group of people, likely firefighters or emergency responders, are gathered outdoors at night. They are wearing bright orange safety vests with reflective stripes. Several individuals are holding lit torches, which are emitting bright orange and yellow flames and thick white smoke. The scene is set in front of a light-colored building with windows and a door. The overall atmosphere is one of a celebratory or significant event.

För andra året i rad
anordnades Camp Sjöfart
- Svensk Sjöfarts
guldklimp i rekryterings-
arbetet

Kompetensförsörjning

- Ökat intresse för sjöfart

2025 var ett år som präglades av positiva steg framåt för kompetensförsörjningen. Regeringens beslut om ett utbildningspaket för sjöpersonal gjorde det möjligt att bedriva manskapsutbildningar inom den nationella yrkesutbildningen, samtidigt som intresset för sjöfartsutbildningar ökade markant och alla utbildningsplatser fylldes för första gången på nästan ett decennium. Året bjöd också på viktiga framsteg inom behörighetsområdet, där den första kullen fartygsbefäl klass VII examinerades, samtidigt som arbetet med en ny internationell behörighet för fartyg under 500 brutto tog form. Genom satsningar som Camp Sjöfart fortsatte branschen att stärka rekryteringen och inspirera unga till en framtid inom det maritima yrkeslivet.

Utbildningspaket för sjöpersonal

I november beslutade regeringen om ett utbildningspaket för sjöpersonal, som gör det enklare för sjöfartsbranschen att nyrekrytera. Ändringarna innebär att manskapsutbildningar nu kan bedrivas som en nationell yrkesutbildning. I mars 2026 startade den första godkända yrkesutbildningen – en lättmatros/matrosutbildning i Helsingborg.

Ökat intresse för sjöfartsutbildningar

En glädjande nyhet från 2025 var att platserna till landets sjöfartsutbildningar fylldes för första gången sedan 2016. Bakom ökningen ligger flera lyckade rekryteringsaktiviteter som Svensk Sjöfart har satsat på – under 2025 hade föreningen 21 eventdagar med fokus på rekrytering. Bland annat genom Camp Sjöfart och rekryteringsmässorna Kunskap & Framtid och Nolia Karriär. Branschens gemensamma

ansträngningar för att öka attraktiviteten och modernisera utbildningssystemet visar att vi är på rätt väg för att säkra sjöfartens framtida kompetensförsörjning.

Fartygsbefäl klass VII examineras

Den första kullen fartygsbefäl med klass VII-behörighet examinerades och under sommaren 2025 tog de ut sin behörighet. En glädjande nyhet är att 9 av 18 studenter anställdes direkt av någon av våra medlemsrederier.

Camp Sjöfart

För andra året i rad anordnades Camp Sjöfart, guldklimpen i Svensk Sjöfarts rekryteringsarbete, som syftar till att få fler unga att välja en maritim yrkeskarriär. Helgen startade med pizza på Svensk Sjöfarts kontor i Göteborg, för att sedan fortsätta ut till Öckerö, där deltagarna fick testa på räddningsövningar både i vatten och i land. Dessutom

fick ungdomarna chansen att testa på fartygssimulatorn på Donsö och efter en helg tillsammans åkte de hem fyllda av ett nyfunnet sjöfartsintresse.

Ny behörighet för fartyg under 500 brutto

Svensk Sjöfarts grundförslag i pågående STCW- revidering om att skapa en helt ny behörighet för fartyg under 500 brutto med obegränsat fartområde är nu ett konkret inlämnat förslag kring ändringar i kapitel 2 och 3 i STCW konvention och kod. EU-länderna står bakom förslaget, Japan har lämnat in ett förslag med samma innebörd och länder i Afrika stödjer en behörighet i linje med grundförslaget. Förslagen kommer att behandlas under HTW 13 vintern 2027 och preliminärt träda i kraft 2033.



Under 2025 arrangerade Svensk Sjöfart 17 event



Transportpolitik - Betydande beslut för branschen

Under 2025 präglades sjöfartsområdet av flera betydelsefulla beslut som påverkar branschens utveckling. Trafikverket presenterade förslag till den nationella transportplanen med viktiga satsningar på farleder, slussar och isbrytarkapacitet, samtidigt blev frågor om ökade avgifter och Sjöfartsverkets ekonomi centrala för rederierna. Regeringens godstransportstrategi och den efterföljande handlingsplanen betonade behovet av ett robust och effektivt transportsystem där sjöfarten har en tydlig roll.

Nationell plan för transportinfrastrukturen 2026 – 2037

Trafikverket presenterade i september 2025 förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026–2037 till regeringen. Förslaget remitterades under hösten och regeringen kommer fatta beslut under våren 2026. Svensk Sjöfart välkomnade flera viktiga satsningar på sjöfarten, samtidigt som det konstateras att sjöfarten fortsatt prioriteras för lågt i den statliga infrastrukturplaneringen. De namngivna sjöfartsinvesteringarna i planen välkomnas vilket bland annat gäller slussarna i Trollhättan och Södertälje samt farlederna i Göteborgs hamn, Luleå hamn och mellan Landsort och Södertälje. Särskilt positivt är att det föreslås utökat anslag om 4,1 miljarder kronor till ytterligare isbrytarkapacitet, utöver den isbrytare som redan upphandlats av Sjöfartsverket. I Svensk Sjöfarts remissvar lyftes även oro över Göteborgs Stads planer på en ny gång- och cykelbro över Göta älv, som riskerar att få negativ påver-

kan på riksintresset sjöfart ur såväl kapacitets-, funktions- och tillgänglighetsperspektiv som ur ett sjösäkerhetsperspektiv. Trots att projektet inte ingår i den nationella planen kan det få betydande konsekvenser för sjöfarten i Göteborg och vidare upp mot Vänern, och bör därför ses ur ett nationellt perspektiv.

Sjöfartsverkets ekonomi och avgifter

Sjöfartsverkets ekonomi har stor ekonomisk påverkan på sjöfarten då 70 procent av myndighetens intäkter kommer från avgifter som tas ut av handelssjöfarten. Sjöfartsverket föreslog under sommaren 2025 kraftiga höjningar av farledsavgifter och lotsavgifter samt sänkta miljörabatter för de mest miljöpresterande fartygen. Svensk Sjöfart avstyrkte förslagen och påtalade särskilt problematiken kring sänkta miljörabatter.

Det slutliga resultatet blev en något mindre höjning av de föreslagna avgiftshöjningarna och att miljörabatterna inte sänktes lika mycket som verket initialt föreslog. I budgetpropositionen för 2026 ökade anslaget till Sjöfartsverket på 182,5 miljoner kronor per år. Detta för att ge verket bättre möjligheter att långsiktigt förvalta och utveckla viktig sjöfartsinfrastruktur - dock fick det ingen påverkan på de aviserade avgiftshöjningarna. Svensk Sjöfart kommer fortsatt aktivt verka för att Sjöfartsverket ska få en ekonomi i balans och att inte lägga över alla ökade kostnader på handelssjöfarten. En sådan konkret åtgärd är att Sjöfartsverkets isbrytarverksamhet bör finansieras av statligt anslag i likhet med vintervägunderhåll för landtransporter. Att likställa trafikslagen är viktigt utifrån de transportpolitiska målen samt utifrån ett beredskapsperspektiv.

Regeringens godstransportstrategi

Regeringen presenterade i november 2025 "En godstransportstrategi för ett konkurrenskraftigt näringsliv". Strategin beskriver regeringens övergripande inriktning kring godstransporter och hur ett pålitligt, robust och långsiktigt hållbart transportsystem är en förutsättning för att människor och näringsliv ska kunna verka i hela landet. Fyra fokusområden pekas särskilt ut:

1. Ett intermodalt och effektivt transportsystem,
2. Ett transportsystem med konkurrenskraftiga transporter
3. Ett robust transportsystem
4. Ett fossilfritt och resurssnålt transportsystem

Regeringen redogör för olika initiativ som presenterats under nuvarande mandatperiod inom de identifierade fokusområdena. Svensk Sjöfart har aktivt deltagit i det godstransportforum som infrastruktur- och bostadsminister Andreas Carlson har lett och välkomnar att regeringen tar ett helhetsgrepp kring godstransporter och att alla trafikslag omfattas av arbetet. Det är av största vikt att man ser det som ett nationellt transportsystem där olika trafikslag fyller sin funktion för att skapa effektiva transportflöden.

Sjösäkerhet, skydd & beredskap – Stärkt arbete

Under 2025 stärkte Svensk Sjöfart arbetet inom cybersäkerhet och totalförsvaret. Fler medlemsrederier anslöt sig till Norma Cyber och föreningen fördjupade sitt fokus på skydds- och beredskapsfrågor genom löpande lägesrapporter, arbete med civilplikt, bemanningsavtal och kriskommunikation. Året präglades av förberedelser inför den stora totalförsvarsövningen DSM2025, där olika aktörer samlades för att bidra till utvecklingen av sjöfartens roll i totalförsvaret. Inom Sjöfartsskyddskommittén tog föreningen initiativ till tätare lägesbildsavstämningar och påbörjade arbetet med en handbok för sjöfartsskydd för handelsflottan i gråzon och krig. Därtill färdigställdes flertalet nya svenska sjöfartsavtal.

Cyberarbetsgrupp/ NIS2

Frågor kring cybersäkerhet blir allt viktigare och införandet av NIS2 tar upp allt mer tid och kraft hos våra medlemsrederier. Därför beslutade Svensk Sjöfart att skapa en Cybersäkerhetsgrupp, som en undergrupp till Sjösäkerhets- och Teknikkommittén. Under 2025 har fler medlemsrederier anslutit sig till NORMA cyber, och även Svenskt Näringsliv skickar ut varningar om pågående cyberattacker.

Skydd och beredskap

Skydds- och beredskapsfrågor samt arbetet med återuppbyggnaden av det svenska totalförsvaret blev under 2025 en allt viktigare fråga. Svensk Sjöfart tog därför beslut att än mer fokusera på dessa frågor. Bland många frågor som FSS:s olika kommittéer arbetar med återfinns lägesrapporter, civilplikt för sjöpersonal, bilaterala bemanningsavtal, samt frågor kring kriskommunikation.

Totalförsvarsövning DSM2025

Den 1 september 2025 genomfördes en historisk totalförsvarsövning på Donsö i samband med DSM2025. Övningen var den största svenska totalförsvarsövningen med fokus på sjöfart i modern tid och involverade ett stort antal näringslivsaktörer och myndigheter. Omkring 60 övningsmoment genomfördes i totalt 12 delövningar. Under året pågick förberedelserna som bland annat bestod av förberedande seminarium om krigsorganisation samt ett antal förövningar. Flera av de moment som övades, hade tidigare modellerats hos Försvarmakten inom ramen för deras arbete att säkerställa sjötransportkapacitet. Även andra aktörer tog tillfället i akt att öva sina respektive organisationer, bl.a. Sjöfartsverket som övade delar från sitt projekt SjöHöjd, ett projekt som syftar till att utreda och säkerställa hur dagens sjötrafiktjänster och sjöfartens infrastruktur kan fungera och

upprätthållas vid höjd beredskap.

Övningen bestod av skrivbordsövningar, samt praktiska övningar där moment genomfördes på fartyg eller i simulatoranläggningen på Donsö (Donsö Maritime Training Centre).

Deltagarna bestod bland annat av rederier, lastägare, hamnar, branschorganisationer, försäkringsbolag, finansörer, varv och kollektivtrafikföretag. Även Försvarmakten, Sjöfartsverket, Transportstyrelsen, Trafikverket, Myndigheten för civilt försvar (MCF), Tullverket, Polismyndigheten, Arbetsförmedlingen, Högskola/universitet, Energimyndigheten, Krigsförsäkringsnämnden, Kustbevakningen och Länsstyrelsen deltog. Övningen genomfördes inom ramen för BTPOS-Sjö (Beredskapssektor Transporter, Privat-Offentlig

samverkan).

Samma dag som övningen, genomfördes ett seminarium (Sjöfart & Sjöförsvar – Ledning och skydd av sjöfarten) av Kungliga Örlogsmanasällskapet och Svensk Sjöfart.

MCF genomförde en systemutvärdering och en utvärdering av övningens praktiska moment genomfördes av RISE. Resultaten från dessa utvärderingar, ligger till grund för det fortsatta arbetet och planeringen inför nästa totalförsvarsövning DSM2027.



Sjösäkerhet, skydd & beredskap



Sjöfartsskyddskommittén, handbok

Målet formulerat i BTPOS-Sjö är att samhällsvikta sjötransporter alltid ska fungera, oaktat om det är fred, kris, krigsliknande förhållanden eller ytterst krig.

Då staten har få, eller inga egna fartyg för specifika transporter eller för folkförsörjning, är ett nära samarbete mellan privata och offentliga aktörer både självklar och helt nödvändig. Sjöfartsskyddskommittén (SSK) är del i BTPOS. Syftet med SSK är att, främst genom informationsutbyte, stödja aktörer så att var och en kan bidra till att målet uppnås.

Händelser och omvärldsläget gör det idag svårt att avgöra om det inträffade ska insorteras som en fråga under det civila sjöfartsskyddet eller det militära sjöfartsskyddet. Vidare har ingen myndighet eller privat aktör det ensamma ansvaret för att sjötransporterna alltid ska fungera.

Av dessa skäl, deltar och bidrar följande aktörer i arbetet i SSK: Försvarsmakten, Transportstyrelsen, Polismyndigheten, Kustbevakningen, Sjöfartsverket, Trafikverket, Tullen, MCF/MSB, Svensk Sjöfart, Rederier (repr. från Färje-, Tank- och Ocean-sjöfart), Sveriges Hamnar / Transportföretagen-Hamn, Hamnar (repr. från Tank-, Torrlast- och Containerhamnar), Skärgårdsredarna, Krigsförsäkringsnämnden (KFN), Svensk Försäkring och Kommerskollegium.

Under 2025 togs beslut i SSK att var fjortonde dag hålla korta lägesbildsavstämningar. Syftet är att börja skapa kultur och rutin att dela öppna lägesbilder mellan varandra. Vid händelser, finns även en TIB-lista (Tjänsteman i beredskap) kopplad till SSK.

Störningarna i Östersjöområdet och Västerhavet

En konstant varning låg under stora delar av året ute för dessa områden, exempel på händelser som hanterats under 2025 i SSK är GNSS-störningarna. MCF har utvecklat och tillsett att vi har tillgång till aktuell status och vid större störningar gick Sjöfartsverket ut med varning till sjöfarten i berört område. Parallellt med detta, har rederier vidtagit såväl operationella som tekniska åtgärder för att reducera och förhindra att störningarna påverkar verksamheten negativt.

Arbetet med att återuppbygga sjöfartens del i totalförsvaret har pågått ett antal år. I en allt oroligare omvärld, med allt fler nya typer av händelser, måste det som vi lärt oss förmedlas vidare ut till besättningar, fartyg och rederier. De som faktiskt utför transporter ska kunna få stöd i hur de ska agera i nya typer av händelser och situationer. Under 2025 påbörjades därför arbetet i SSK att ta fram en handbok (Handbok i sjöfartsskydd för handelsflottan i gråzon och krig (HSH27). Handboken ska utgöra ett konkret stöd till besättningar, fartyg och rederier i samtliga konfliktnivåer och ska enkelt kunna inkorporeras i befintliga system.

Svenska sjöfartsavtal

Under 2025 arbetades följande avtal fram:

- Svenskt Shipmanagementavtal 2025
- Svenskt Återleveransprotokoll – Hyra av fartyg 2025
- Svenskt Leveransprotokoll – Hyra av fartyg 2025
- Svenskt Besiktningssprotokoll – Fartyg 2025
- Svenskt Sjöfraktsedel 2025

Sedan tidigare, finns:

- Svenskt hyresavtal – Bareboat 2023
- Svenskt tidsbefraktningssavtal 2023
- Svenskt köpeavtal – Fartyg 2024

Svenska sjöfartsavtalen är standardavtal för sjötransporter som är anpassade för svenska förhållanden. De gör det enklare att genomföra transporter när svenska parter, svenska fartyg och svensk lag gäller.

Det finns 104 svenskflaggade handelsfartyg

Källa: Delegationen för sjöfartsstöd



Forskning och innovation – Samverkan för sjöfartens framtid

Svensk Sjöfart har under året aktivt medverkat i arbetet med NRIA Sjöfart 2025, den uppdaterade nationella agendan som visar vägen mot fossilfrihet och stärkt global konkurrenskraft. Agendan, som överlämnades till bostads- och infrastrukturminister Andreas Carlson under Almedalsveckan, har tagits fram i nära samverkan mellan näringsliv, akademi och myndigheter. Svensk Sjöfart har bidragit med branshperspektiv och expertis, vilket varit avgörande för att identifiera prioriterade områden för forskning, innovation och teknisk utveckling inom sektorn.

NRIA Sjöfart 2025 publicerades av Lighthouse, Sveriges samverkansplattform för sjöfartsforskning och innovation. Lighthouse styrs av en grundar-kommitté, styrelse, programkommitté och kansli. De åtta grundande parterna – bland annat Svensk Sjöfart, Sjöfartsverket och flera ledande lärosäten – har det övergripande ansvaret för plattformens inriktning och bidrar ekonomiskt till verksamheten.

Genom samarbetet inom Lighthouse säkerställs att svensk sjöfart ligger i framkant vad gäller forsknings- och innovationsinsatser, omställning, internationell konkurrenskraft och kompetensutveckling.

Den uppdaterade agendan lyfter särskilt behovet av ökad statlig finansiering för sjöfartsforskning, utveckling av relevanta utbildningar, stärkt kompetens inom myndigheter och bättre överföring av kunskap och erfarenhet mellan sjö och land samt mellan civil och militär sjöfart. Intäkter från EU:s utsläppshandelssystem föreslås återinvesteras i branschens omställning.

NRIA Sjöfart 2025 visar tydligt hur ett nära samarbete mellan näringsliv, akademi och myndigheter, med Svensk Sjöfart som aktiv partner, skapar förutsättningar för en hållbar, konkurrenskraftig och innovationsdriven svensk sjöfartssektor.

Agendan föreslår bland annat:

- att statens **öronmärkta finansiering** för sjöfarts-FoU minst fördubblas inom tre år, och därefter flerdubblas.
- att **relevanta utbildningar** för sektorn säkerställs och prioriteras i utbildningssystemet.
- att **sjöfartskompetensen stärks** inom myndigheter, departement och offentlig förvaltning.
- att förutsättningar för **smidigare rörlighet** och kompetensöverföring mellan sjö- och land och mellan civil och militär sjöfart skapas.
- att regeringen **öronmärker intäkterna** från de avgifter som sjöfarten betalar in till EU:s system för handel med utsläppsrätter (EU ETS) för återinvestering i branschens omställning.

Organisation

Kansli

Anders Hermansson
Vd

Camilla Åberg Linder
Näringspolitik

Carl Carlsson
Skydd & beredskap

Fredrik Larsson
Miljö & Klimat

Johan Hartler
Kompetensförsörjning, behörigheter
& bemanning

Kajsa Börjesson
Ekonomi

Madeleine Säll
Kommunikationsansvarig

Maja Johansson
Kommunikation

Maria Hellgren
Office Manager

Niklas da Silva
Transportpolitik & sjösäkerhet

Organisation

Styrelse

David Kristensson, Ordförande,
Northern Offshore Services AB

Dan Sten Olsson, Hedersordförande
Stena AB

Clas Berglund, Vice ordförande,
Stena AB

Johan Källsson, Vice ordförande
Erik Thun AB

Annika Kristensson
Terntank Rederi A/S

Christina Bromander
Stena Line AB

Frida Rowland
AtoB@C Shipping AB

Ingvar Lorensen
Rederi AB, Donsötank

Johan Falkenberg
Walleniusrederierna AB

Johanna Boijer-Svahnström
Viking Rederi AB

Jonas Backman
Sirius Shipping AB

Lars Höglund
Furetank Rederi AB

Piret Mürk Dubout
Tallink Silja AB

Tommy Kalin
Svenska Orient Linien

Håkan Johansson, adj.
Destination Gotland

Koncernen

- Föreningen Svensk Sjöfart
Vd Anders Hermansson, ordförande David Kristensson, NOS
- Svensk Rederiservice
Vd Anders Hermansson, ordförande David Kristensson, NOS
- Svensk Sjöfarts Tidnings Förlag
Tf Vd Anders Hermansson, ordförande Richard Jeppsson, Wallenius

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
- Cybersäkerhetsgruppen
- Lotsgruppen
- Farledsavgiftsgruppen
- Befraktningsgruppen
- ESG-nätverk
- Klimatarbetsgruppen
- STCW-gruppen
- Diversity Equity Inclusion (DEI)-gruppen
- Attraktiv sjöfart och rekrytering
- Utbildning och regelverk



Medlemmar

Ahlmarks Lines AB
Atlantic Container Line AB
AtoB@C Shipping
Baltic Offshore Kalmar AB
Berndtssons Rederi AB
BRP Rederi AB
Charterfrakt Baltic Carrier AB
Destination Gotland AB
DFDS Seaways AB
Donsötank Rederi AB
Rederi 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
Klippans Båtmansstation, AB
Luleå Hamn AB
Leomar Invest AB
Nlc Ferry AB Oy (Wasaline)
Nordö-Link, Rederi AB
Northern Offshore Services AB
OljOla Shipping AB
Preem Shipping AB
Rederi AB Uman
Salén Ship Mangement AB (ny fr.o.m
1 april 2026)
SCA Shipping AB
Sirius Shipping AB
Stena AB
Stena Bulk AB
Stena Line Scandinavia 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
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