

SJÖFARTSÅRET 2023

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 samt näringspolitik.

Svensk Sjöfarts vision är:

”Framgångsrik Svensk Sjöfart- för en hållbar värld”

Föreningen bildades år 1906 som en bransch- och arbetsgivarorganisation. Sedan 2001 hanteras arbetsgivarfrågorna av Sjöfartens Arbetsgivareförbund, SARF. Svensk Sjöfart är därmed en renodlad branschförening som representerar ett 60-tal svenska rederier med verksamhet och cirka 300 fartyg över hela världen. Föreningens arbete bedrivs i styrelsen, sektioner, kommittéer och arbetsgrupper.





Föreningen Svensk Sjöfarts årsberättelse 2023

Föreningen Svensk Sjöfarts årsberättelse 2023

Styrelseordförande: Claes Berglund

VD: Anders Hermansson

Referenser: Bisnis Analysis, Trafikanalys, Trafikverket, Svensk Sjöfart nyckeltal 2021-2022, UNCTAD, Nyfou

Publicerad av Svensk Sjöfart 2024



Innehållsförteckning

VD har ordet.....	6
2023 i korthet.....	8
Om den svenska sjöfartssektorn	12
Närings- och transportpolitik.....	15
Blå Tillväxt.....	18
Miljö och klimat.....	22
Kompetensförsörjning.....	26
Sjösäkerhet, sjöfartsskydd och teknik.....	32
Forskning och innovation.....	34
Lighthouse.....	38
Organisation.....	40
Medlemmar.....	43



VD har ordet

Under 2023 fick sjöfarten flera efterlängttade besked. Regeringen tog beslut om att utreda en sjöfartsreform gällande tonnageskatt och stämpelskatt. I samband med Donsö Shipping meet meddelade infrastrukturministern också att ett svenskt bareboat-register ska införas. Förslag för ett mer flexibelt utbildningssystem har remitterats och arbetet med infrastrukturplaneringen har påbörjats. Glädjande nog med en uttalad ambition om ett transportsystem där regeringen i sina beställningar till Trafikverket lyft fram behoven av alla trafikslagens del i helheten.

Detta samtidigt som utvecklingen i vår omvärld med bl.a. Covid, Rysslands invasion av Ukraina och attacker mot civila handelsfartyg i Röda havet har visat på betydelsen av sjöfarten inte minst för ett handelsberoende land som Sverige. Föreningen har under året bedrivit ett aktivt arbete tillsammans med svenska myndigheter för att så långt möjligt bidra till en grundläggande försörjningsberedskap och en stärkt svensk beredskap. Angelägna åtgärder för att ytterligare stärka Sverige och en svenska handelsflotta är inte minst de näringspolitiska åtgärder som nu bereds. Den tydliga politiska ambitionen om stärkta konkurrensförutsättningar är både välkommet och nödvändigt för att möjliggöra för fler och växande svenska rederier. Med stärkta villkor skapas förutsättningar för svenska rederier att växa ytterligare och för fler fartyg i Sverige. Sverige är internationellt sett känt för att stå för kvalitetssjöfart och har en flotta som till stor

del använder sig av ny teknik och där företagen försöker minimera utsläpp.

Den under året tillsatta utredningen avseende tonnage och stämpelskatt redovisade att det nuvarande tonnageskattesystem "är konkurrenskraftiga för de företag som har möjlighet att omfattas av det". Men konstaterade samtidigt att den svenska tonnageskatten behöver justeras för att vara ett verkligt konkurrenskraftigt alternativ för alla typer av sjöfart. Utredningen lämnade precis efter årsskiftet flera positiva förslag som stärker konkurrensförutsättningarna, även om några förslag behöver justeras för att få full effekt. Inom ett par ytterst angelägna områden krävs också ytterligare förslag, så som exempelvis vad avser hur rederier som varit länge i Sverige ska kunna gå övergå från traditionell beskattning till tonnagebeskattning. Arbetet med att stärka konkurrenskraften för svenska rederier går nu in i nästa fas. Denna gång med konkreta förslag på bordet och en konstruktiv dialog kring frågorna. Nu har vi chansen att gemensamt åstadkomma något som är bra, som stärker sjöfarten och ytterst Sverige och den svenska beredskapen.

En växande svensk handelsflotta bidrar dessutom till fler arbetstillfällen både i land och ombord. Sjöfarten liksom flera andra svenska näringar har en stor utmaning vad avser kompetensförsörjningsfrågan. Föreningen har därför tagit ett ännu tydligare grepp om rekryterings- och kompetensförsörjningsfrågan under året. Svensk Sjöfart kommer att



arbeta aktivt med dessa frågor även framöver och en stor fråga är införandet av ett flexibelt utbildningsystem, något som regeringen föreslog i slutet av året och som vi ställde oss positiva till. Åtgärder för att öka attraktiviteten såväl som att säkerställa konkurrenskraftiga villkor genom ett återställande av nettomodellen samt se till att denna funkar för alla typer av sjöfart är i dessa delar angeläget.

Under det svenska ordförandeskapet gick förhandlingarna i mål vad avser FuelEU maritime som tillsammans med ett EU ETS system utgör de viktigaste delarna av EU:s klimatstyrmedel för sjöfarten. På global nivå fortsätter arbetet inom IMO för att få på plats ett regelverk för att möta Parisavtalets mål. För att möta den tydliga inriktningen från EU har föreningen påbörjat arbetet med att se över både föreningens klimatfärdplan och föreningens strategi för forskning och innovation. En uppenbar utmaning

framåt är tillgången på grön energi för hela samhället. Föreningen har dessutom bedrivit ett löpande arbete med såväl sjösäkerhetsfrågor bl.a. kopplat till brandområdet och ett arbete för att underlätta för sjöfarten vad avser exempelvis rapportering.

Under året delade Svensk Sjöfart även ut det nyinstiftade priset Årets rederi och vinnarna blev Wallenius SOL som har utvecklats en ny logistiklösning med enbart svenskflaggade fartyg. Ett hedersomnämmande gavs även till Wasaline för deras arbete med bland annat hållbarhetsfrågor.

Föreningen har också växt och fått fler medlemmar under året, vilket gör att vi kan bli ännu starkare och ännu tydligare visa på hur viktig branschen är. Nu ser vi fram emot ett händelserikt och spännande sjöfartsår 2024!

- Anders Hermansson, VD

2023 i korthet

9 januari – Svensk Sjöfart skrev en debattartikel i GP debatt om utmaningen med att få fram tillräckligt med fossilfri el för att möta klimatmålen.

10 januari – DN skrev om det tillfälliga stoppet i Suezkanalen och vilken påverkan det har på sjöfarten och bland annat intervjuades Svensk Sjöfart.

20 januari – Svensk Sjöfart och SMTF arrangerade webinarserien "Grön innovation". Under webinarserien presenterade både rederier och marinteknikföretag en del av det arbete som görs inom sjöfarten.

3 februari – Svensk Sjöfart sponsrade speakers' corner på Sjölog, en mäsasom varje år arrangeras av Chalmers studentkårs sjösektion. Mässan lockade fler än 1000 nyfikna besökare och i speakers' corner kunde besökarna lyssna till representanter från olika delar av sjöfartsbranschen.

7 februari – Mattias Ottosson (S), som är sjöfartspolitisk talesperson för Socialdemokraterna och har lång erfarenhet från försvarsutskottet, medverkade i Svensk Sjöfarts podcast Havssamtalet.



22 mars – Svensk Sjöfart, Sveriges Åkeriföretag och Tågföretagen skrev i Altinget debatt. Debattörerna lyfter behovet av ett trafikslagsövergripande perspektiv för att klara transportutmaningen vi står inför och vikten av att näringslivet ställer krav på att transporteffektiviteten optimeras.

JANUARI

FEBRUARI

MARS



20 februari – Svensk Sjöfarts vd Anders Hermansson skrev i KT Kuriren och Mariestads-Tidningen om sjöfartens nyckelroll för att lösa flera av de utmaningar som står högt upp på den politiska agendan. Han lyfte tre områden som regeringen bör adressera för att trygga förutsättningarna för den svenska utrikeshandeln och en god försörjningsberedskap.

24 mars – Svensk Sjöfart och 2030-sekretariatet skriver en replik på Sjöfartsverkets debattartikel "Så når vi en digital och fossilfri sjöfart". Bland annat menar debattörerna att sjöfarten och framtidens fartyg måste stimuleras på samma sätt som eldrift för vägtransporter har gjorts.

Sjöfartspolitik 2023

Under den allmänna motionstiden 2023, när riksdagspolitikerna får ge förslag på åtgärder i olika delar av samhället, lades cirka 40 förslag om sjöfart fram. Bland annat berördes områden som konkurrenskraft, skattefrågor, sjöfartsverkets avgifter, överflyttning, kompetensförsörjning och den gröna omställningen med flera.



24 april – De första svenska sjöfartsavtalen publicerades på Svensk Sjöfarts hemsida. I samband med återuppbyggnaden av det svenska totalförsvaret påbörjade Försvarsmakten och Föreningen Svensk Sjöfart ett omfattande arbete med att ta fram svenska sjöfartsavtal för bland annat befraktning, hyra och köp av fartyg.

APRIL

27 april – Svensk Sjöfart delade ut pris till Årets rederi. Mark Levengood överlämnade priset till vinnaren Wallenius SOL. Ett hedersomnämning gav till Wasaline.



11 maj – Svenskflaggade fartyg, kompetensförsörjning, konkurrenskraft och den gröna omställningen var i fokus under riksdagens sjöfartsdebatt. Debatten visade att det råder en tydlig enighet bland trafikutskottets ledamöter om sjöfartens framtid. Riksdagsledamöterna var överens om att den svenska sjöfarten måste stärkas, att den svenska försörjningsberedskapen måste tryggas och vikten av fler svenskflaggade fartyg i såväl kris- som krigstider som i fredstider.

MAJ

18 maj – Firades IMO:s internationella dag för kvinnor inom sjöfarten världen över. SMTF, Kompetenshuset, Svensk Sjöfart, Skärgårdsredarna & Wärtsilä arrangerade ett seminarium med flera inspirerande talare från den maritima industrin för att fira dagen.

27-30 juni – Svensk Sjöfart medverkade under Almedalsveckan och Maritim Mötesplats. Bland annat arrangerades seminarier "Vad behövs för att Sverige ska fortsätta fungera i fred, kris och krig?".

13 juni – Anordnades Vågrätts digitala öppna möte där goda exempel som bedrivs inom sjöfarten för att nå visionen om en arbetsmiljö i världsklass. Bland annat lyftes projektet REDO 2.0 där Svensk Sjöfart är arbetspaketsledare för en del av projektet. Verktøget "årshjulet", som ursprungligen togs fram av Svensk Sjöfarts likabehandlingsgrupp, presenterades. Verktøget är ett hjälpmedel för rederier för att arbeta systematiskt med organisatoriskt och socialt arbetsmiljöarbete.

16 juni – Svensk Sjöfart med flera skrev i DN debatt om fem vägar till framgång i handlingsplanen för klimatet.

JUNI



30 juni – Blå Tillväxt (ett samarbete mellan Svensk Sjöfart, Seko Sjöfolk och Sjöbefälsföreningen) välkomnade i GP debatt regeringens besked om att tillsätta en utredning för att stärka den svenska sjöfartens konkurrenskraft och påpekade att det är viktigt att regeringen sedan snabbt går från ord till handling.



1 september - Göteborgs-Posten skrev om att svenska rederier beställer rekordmånga nya fartyg och att antalet fartyg i order under ett års tid har ökat med 70 procent. Svensk Sjöfarts vd Anders Hermansson intervjuades om den stora ökningen och förklaringarna bakom den.

6 september - Sjöfartsverket lade fram förslag om höjda avgifter för år 2024, både gällande lots- och farledsavgifter. Samtidigt föreslog Finland att halveringen av avgifterna i Finland ska bli permanent.

8 september - Svensk Sjöfart träffade regeringens utredare som ska se över tonnage- och stämpelskatten.



29 augusti - Under den stora sjöfartsmässan Donsö Shipping Meet inledningstalade infrastrukturminister Andreas Carlson och gav då bland annat beskedet att han önskar se ett bareboat-register, vilket gör att en fartygsägare kan hyra ut och in fartyg till en annan operatör i ett annat land.

JULI

7 juli - FN:s sjöfartsorganisation, IMO, tog beslut om en ny växthusgasstrategi och ett nytt mål för reduktion av växthusgaser från den internationella sjöfartsindustrin.

AUGUSTI

29 augusti - Svensk Sjöfart skrev i GP debatt om att det är avgörande att Sverige får en konkurrenskraftig sjöfartsreform.

30 augusti - Svensk Sjöfart med flera skrev i Altinget debatt om att sjöfartsutbildningarna är en nationell angelägenhet.

31 augusti - I ett reportage i DN som handlade om ministrarnas besked om nya flaggregler intervjuades bland annat Johan Hartler, ansvarig för utbildnings- och kompetensförsörjningsfrågor på Svensk Sjöfart.

SEPTEMBER

14 september - Internationella redareföreningen, ICS, arrangerade styrelsemöte och gästades av IMO:s nyvalda generalsekreterare Ambassadör Arsenio Dominguez. Håkan Johansson, vd för Gotlandsbolaget och Svensk Sjöfarts styrelseledamot i ICS, tillsammans med Fredrik Larsson, från Svensk Sjöfarts kansli, passade på att gratulera den nya Generalsekretären samt gav honom Svensk Sjöfarts fulla stöd i arbetet framöver.

21 september - Konferensen European Shipping Summit (ESS), som organiserades av den europeiska redareföreningen ECSA, ägde rum. På plats i Bryssel var bland annat Svensk Sjöfarts vd och flera europeiska politiker.



28 september – Arrangerade Maritint Forum Sveriges firande av Världssjöfartens dag. Dagen är instiftad av FN:s sjöfartsorganisation IMO och årets tema var MARPOL at 50 – Our commitment goes on. På scen var flera av Svensk Sjöfarts experter som pratade om såväl sjöfartens miljö- och klimatarbete som kompetensförsörjning.



1 november – Svensk Sjöfart fick en ny medlem: Leomar Invest AB

16 november – Svensk Sjöfarts höstmötesdag arrangerades. Dagen hade tema "Forskning och innovation för svensk konkurrenskraft" och berörde Svensk Sjöfarts prioriterade områden.



11 oktober – Under den allmänna motionstiden, när riksdagspolitikerna får ge förslag på åtgärder i olika delar av samhället, lades cirka 40 förslag om sjöfart fram. Svensk Sjöfart var positiva till flera av de motioner som riksdagsledamöterna lämnade in.



OKTOBER

19 oktober – Svensk Sjöfart och det finska sjöfartsklustret arrangerade seminariet "Fairway Forward – Sustainability Seminar" i Göteborg. Där presenterades de senaste innovationerna inom sjöfarten och deltagarna diskuterade framtidens forskning och innovation under en workshop.

NOVEMBER

28 november – Ny studie som samlar metoder och praktiska material för bättre arbetsmiljö inom sjöfarten publiceras. Studien är gjord inom ramen för forskningsprojektet REDO 2.0 där Svensk Sjöfart är projektledare för ett av arbetspaketerna som handlar om att utveckla och testa diskussionsmaterial som förbättrar den sociala och organisatoriska arbetsmiljön ombord.

DECEMBER

4-7 december – Svensk Sjöfart arrangerade en digital utbildningsvecka om sjöfart för nyanställda inom sjöfarten och myndighetspersonal.

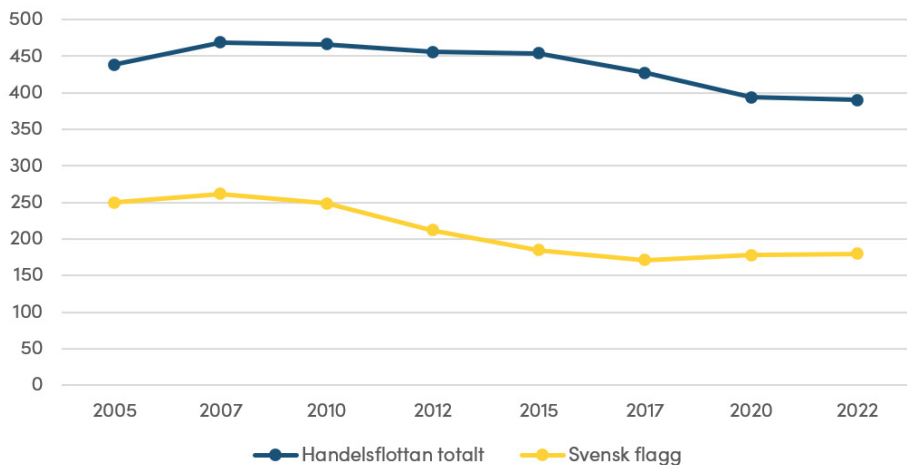
22 december – Svensk Sjöfart kommenterar regeringens klimathandlingsplan Hela vägen till nettonoll.

25 oktober – Svensk Sjöfarts vd Anders Hermansson presenterade ny statistik för sjöfarten vid ett frukostseminarium i Sveriges riksdag med tema "Hur står det till med sjöfarten och den marintekniska näringen?". Seminariet arrangerades av Riksdagens maritima nätverk i samverkan med Svensk Sjöfart och Svenskt Marintekniskt Forum (SMTF).

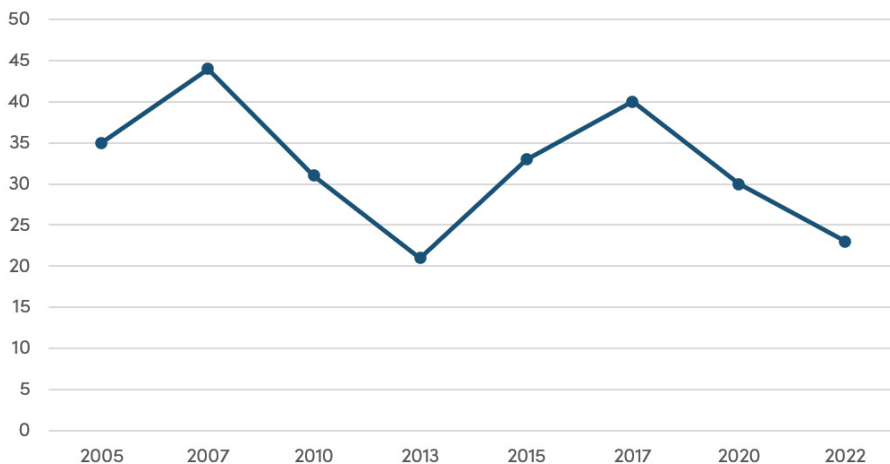


Om den svenska sjöfartssektorn

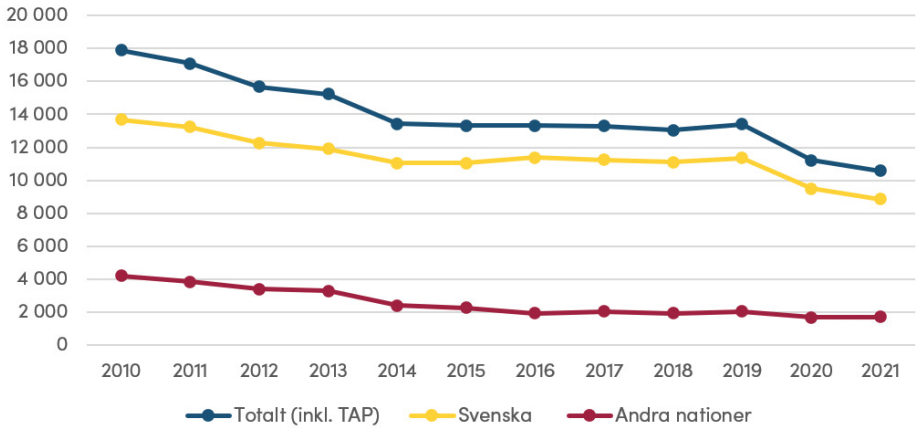
Antal fartyg i den svenska handelsflottan



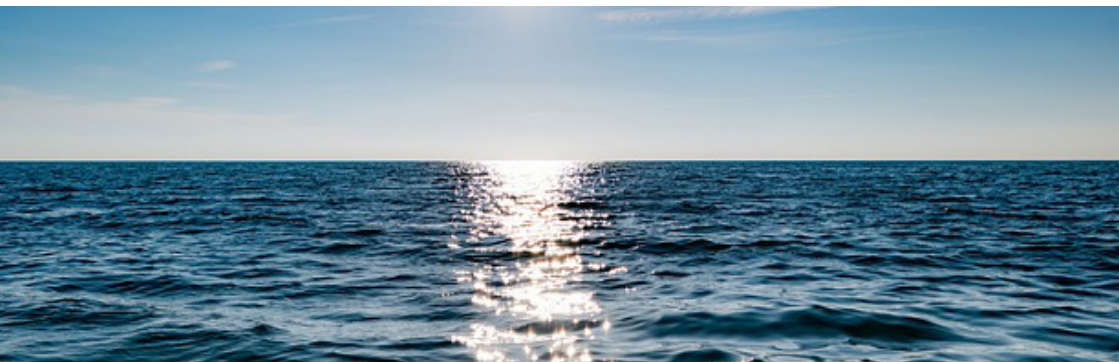
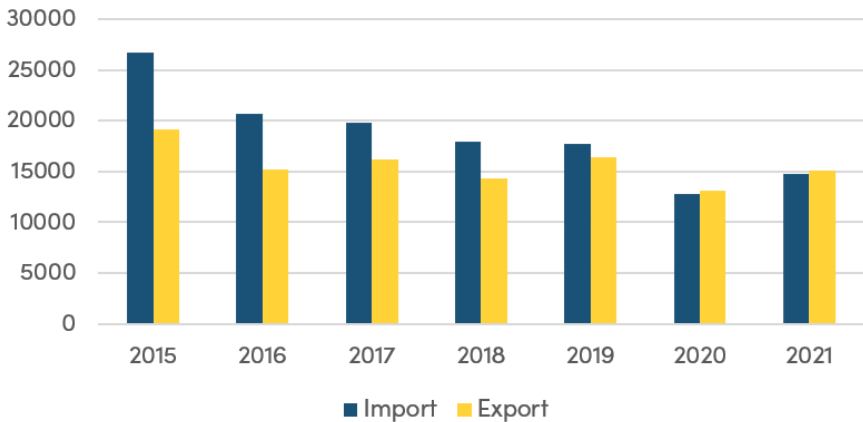
Antal svenska fartyg i order



Sjömän med minst en registrerad påmönstring på svenskflaggat fartyg respektive år totalt (inkl. TAP)



Svenska sjöfartstjänster mot omvärlden (valutor i miljoner SEK)





Närings- och transportpolitik

- och konkurrenskraft!

Den svenska sjöfarten sysselsätter cirka 10 000 personer och gör betydande investeringar i ny teknik. I dagsläget finns ett 60-tal nybyggnationer i order. Sjöfarten är därmed en viktig näring och ett viktigt trafikslag. Trots det är antalet svenskflaggade fartyg under 2023 oroväckande lågt; i slutet på året fanns enbart 94 fartyg i den svenskflaggade handelsflottan. Det är en historiskt låg siffra som framförallt har en stor påverkan på svensk export och import, försörjningsberedskapen och Sveriges sjöfartskompetens. Flera åtgärder skulle kunna ändra utvecklingen och under året har vissa frågor gått åt fel håll, medan andra åtgärder verkar vara på gång att realiseras.

Nettomodellen – inga beslut tagna

En fråga som stått helt stilla under året är nettomodellen. Det är en oerhört viktig fråga för svenska rederier. Den symboliserar hur viktig riksdag och regering anser att sjöfarten är och därmed om långsiktiga och förutsägbara regler ges till sjöfarten eller ej. I nuläget är den så kallade nettomodellen inte längre en nettomodell utan en procent har tagits för att finansiera tonnageskatte. Därmed urholkas systemet och konkurrenskraften minskar. Rederier vittnar om att det skapar en osäkerhet och påverkar beslutet om val av flagg.

Sjöfartsverkets avgifter - orosmoln

Trots att Sjöfartsverket fått 300 MSEK i två år som klimatkompensation för åren 2023 och 2024 har verket under året föreslagit en höjning av farleds- och lotsavgifterna som tas ut av handelssjöfarten. Vad som händer efter 2024 är också ovisst då inga nya medel har aviserats, trots Sjö-

fartsverkets behov av att finansiera verksamheten. Under året presenterades även Statskontorets rapport om Sjöfartsverkets verksamhets- och finansieringsform. Bland annat skriver Statskontoret i ett pressmeddelande att man ser få fördelar med affärsverksformen för Sjöfartsverket. Verket bör därför på sikt följa samma regelverk som vanliga förvaltningsmyndigheter. De ekonomiska målen, som hör till affärsverksmodellen, har till exempel inte varit styrande för myndigheten under den senaste tioårsperioden. Statskontoret pekar på att Sjöfartsverket även framgent bör vara finansierat med avgifter, men att finansieringsansvaret mellan staten och handelssjöfarten har blivit otydligt och bör förtydligas.

Sjöfartsreform – nu är det dags

Under året beslutade regeringen att tillsätta en utredning för att ta fram förslag för att öka den svenska sjöfartens konkurrenskraft och samtidigt stärka beredskapen. I början

av januari 2024 överlämnades utredningen till landsbygds- och infrastrukturdepartementet. Svensk Sjöfart välkomnar regeringens tydliga ambition att stärka den svenska sjöfartens konkurrenskraft och att få fler svenskflaggade fartyg. Det är ett positivt steg att utredningen föreslår ett avskaffande av stämpelskatten, det bidrar till att öka attraktiviteten för att registrera fartyg i Sverige.

”Svensk Sjöfart välkomnar regeringens tydliga ambition att stärka den svenska sjöfartens konkurrenskraft och att få fler svenskflaggade fartyg.”

Utredningen föreslår även ett antal ändringar av det svenska tonnageskattesystemet i syfte att göra det möjligt för flera typer av sjöfart att använda svensk tonnageskatt och stärka förutsättningarna för den svenska sjöfarten. Övergripande är det bra förslag som utredningen lämnar, särskilt välkommet är förslaget om ökade möjligheter att gå i nationell trafik och kvalificera sig för tonnageskatt samt möjligheterna för flera typer av sjöfart att ingå i den svenska tonnageskatten. Det senaste genom förtydliganden kring vilka verksamheter som kan ingå samt en sänkning av storleksgränsen för fartyg som kan ingå i den svenska tonnageskatten. Utredningen föreslår dessutom vissa förbättringar kring hur nybyggen ska hanteras, samt vissa förslag som underlättar för rederier som äger fartyg i olika företag. Utredningen föreslår även

vissa lättnader vad gäller in- och uthyrning av fartyg, så kallad bareboat. Flera av förslagen når dock inte tillräckligt långt och justeringar behövs för att den ska nå ända fram. Dessutom saknas helt förslag rörande

hur trösklarna kan sänkas för rederier att gå in i systemet. Förningens fokus framöver kommer läggas på att få till en justering av dessa.

Viktiga händelser under året:

15 februari – Statskontoret publicerade en rapport som utvärderar Sjöfartsverkets finansierings- och verksamhetsform. I rapporten ger Statskontoret även flera förslag på hur regeringen bör arbeta framgent med frågan, exempelvis genom att Sjöfartsverkets anslag bör omfattas av en relevant årlig indexuppräknings, att avkastningskravet tas bort, att pensionsskulden löses in samt att Sjöfartsverkets resultatutjämningsfond bör avvecklas.

29 juni - Regeringen lämnade besked om att de tillsätter en utredning för att se om reglerna i det svenska tonnageskattesystemet samt stämpelskattesystemet kan behöva ändras för att öka den svenska sjöfartens konkurrenskraft och samtidigt stärka beredskapen.

Faktaruta

- Nettomodell, tonnageskatt och stämpelskatt

Tonnageskatt. Är en skatt som utgår från en schablonsumma som räknas fram utifrån intjäningspotential utifrån lastkapacitet; alltså vad man tror att ett specifikt fartyg kan tjäna på att transportera varor. Genom tonnageskatten får rederier bättre förutsägbarhet och kan hantera konjunktursvängningar och investeringar på ett bättre sätt. Systemet möjliggör däremot inte att fartyg som i stor utsträckning driver trafik på Sverige att ingå i systemet. I praktiken kan man säga att svenska fartyg har en konkurrensnackdel jämfört med sina konkurrenter från andra EU-länder när det gäller att ta hem kontrakt avseende trafik på Sverige. Det svenska tonnageskattesystemet bör nu utvecklas.

Stämpelskatt. Fartygsinvesteringar innebär stora kapitalinvesteringar. Att i tillägg till detta utrusta fartyg med miljöteknik som går utöver minimikraven innebär att dessa investeringar ökar. För investering av denna typ krävs att lån tas upp i lämpliga kreditinstitut, vilka i sin tur kräver en säkerhet. Detta garanteras genom pantbrev. Vid utfärdande av pantbrev utgår i Sverige en särskild stämpelskatt på 0,4 procent av beloppet. I och med att fartyg ofta innebär investeringar om många hundra miljoner och i flera fall miljardbelopp blir det betydande summor. De rederier som dessutom investerar i miljöteknik i toppklass ombord gör ännu större investeringar och "straffas" för detta engagemang då stämpelskatten beräknas utifrån hela investeringen. Stämpelskatten bör ersättas av en stämpelavgift som täcker den faktiska administrativa kostnaden för myndighetens arbete.

Nettomodellen. Med syftet att garantera de svenska rederierna lika konkurrensvillkor gentemot rederier i övriga EU-länder infördes 2001 den så kallade nettomodellen för sjöfartsstödet. Nettomodellen togs fram som en del i ett system anpassat enligt principerna för svensk arbetsmarknad, det vill säga: Om sjöarbetsmarknadens parter tecknar konkurrenskraftiga kollektivavtal som ger all sjöpersonal samma sociala trygghet som landanställd personal så ersätter staten i sin tur rederier som kvalificerar sig till stöd genom att ge ersättning för skatt och arbetsgivaravgifter på ombordanställdas löner i enlighet med de europeiska riktlinjerna för stöd till sjöfartssektorn. Att denna typ av avtal finns är en helt unik lösning inom den internationella sjöfarten och bör värnas då den utgör en integrerad del av den svenska modellen. Från och med den 1 januari 2020 genomförs en ändring av modellen då regeringen bestämde sig för att frångå nettomodellen som princip. Ändringen innebär att rederier får tillbaka 99 procent av inbetalda skatter och arbetsgivaravgifter, istället för tidigare 100 procent. Systemet är därmed inte längre förutsägbart och stabilt för de investeringsbeslut som rederierna gör. En uppenbar effekt är att villkoren i Sverige försämrats och att det blir mindre attraktivt att flagga fartyg i Sverige. Kostnaderna för att anställa svensk sjöpersonal ökar. Nettomodellen bör återföras och gälla under en fastställd och långsiktig period, enligt en blocköverskridande överenskommelse.

Blå Tillväxt - Tillsammans mot en konkurrenskraftig sjöfartssektor

Blå Tillväxt är ett samarbete mellan Svensk Sjöfart, Seko Sjöfolk och Sjöbefälsföreningen som syftar till att öka antalet svenskflaggade fartyg och stärka den svenska sjöfartens konkurrenskraft.

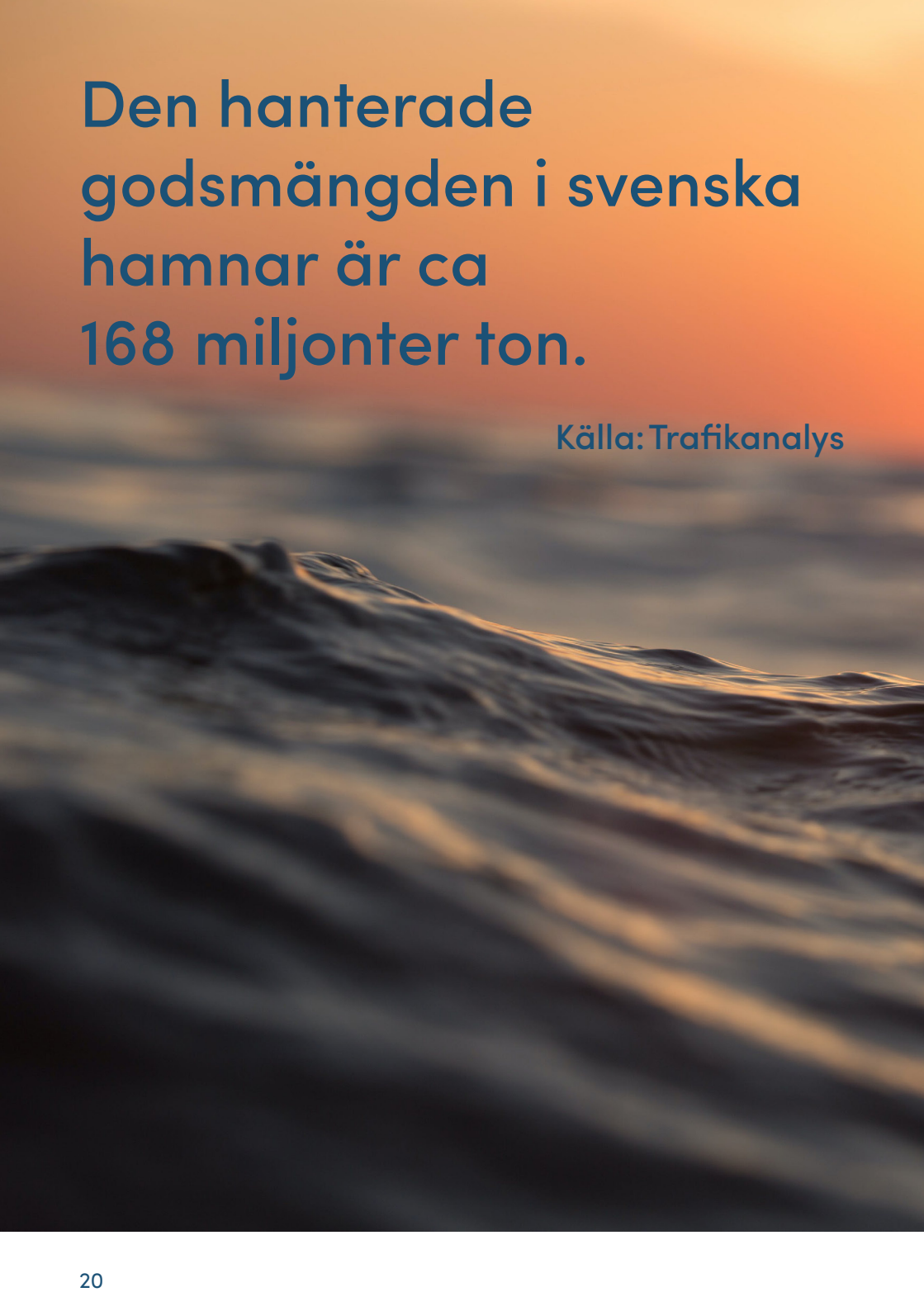
Under året arrangerade Blå Tillväxt flera arrangemang för att belysa vikten av svensk sjöfart. Bland annat höll parterna ett seminarium under Almedalsveckan på temat "Hur håller sjöfartens Sverige föytande i kris och krig?".

Under seminariet talade bland annat Marinchef Ewa Skoog Haslum om handelsflottans betydelse för Sveriges försörjningsberedskap. Dessutom deltog riksdagsledamöter från Försvarsutskottet som delade sin syn på sjöfartens betydelse i fred, kris och krig samt vilka åtgärder de vill se framåt för att stärka den svenska sjöfarten.

Fakta: Varför behövs svenskflaggade fartyg?

- Antalet svenskflaggade fartyg är viktigt för Sverige som helhet och ur ett försvars- och beredskapsperspektiv i synnerhet. För Sverige är det centralt hur många fartyg som finns i den inhemska handelsflottan då det exempelvis avgör om man har tillräckligt med transporter att använda sig av i kris och krig.
- Sverige är helt beroende av sjöfart för handel och genom svenskflaggade fartyg säkerställs tillgång till sjöfartskompetens i Sverige. Genom att ha en egen stark svenskflaggad flotta kan Sverige dessutom, med ökad pondus, påverka sjöfarten globalt gällande exempelvis miljö- och klimatfrågor, säkerhet och ekonomi.
- Fler svenskflaggade fartyg bidrar också till fler och växande svenska företag samt till fler jobb och skatteintäkter inom hela den svenska maritima näringen.
- Idag är cirka 25 procent av de svenskkontrollerade fartygen svenskflaggade och för att öka antalet krävs inte minst att de tre prioriterade frågorna som Blå Tillväxt driver realiserar.





Den hanterade
godsmängden i svenska
hamnar är ca
168 miljoner ton.

Källa: Trafikanalys



Miljö och klimat - Skärpta mål

Miljö- och klimatfrågor står högt upp på agendan för svenska rederier, men även internationellt. Svensk Sjöfart har sedan 2009 haft en vision om noll skadliga utsläpp till luft och vatten till år 2050, vilket präglar arbetet inom området. Föreningens medlemmar är mycket aktiva i frågorna genom både olika samarbeten och egna innovationsprojekt.

Historiskt avtal på plats

Internationellt har det hänt mycket inom miljö- och klimatområdet. Bland annat antogs ett historiskt beslut på FN:s sjöfartsorganisation IMO när en ny växthusgasstrategi och nytt mål för reduktion av växthusgaser antogs i juli. Den nya strategin ersätter den initiala strategin från 2018 som hade som mål att halvera utsläppen till 2050. Den nya strategin säger istället att "IMO remains com-

mitted to reducing GHG emissions from international shipping and, as a matter of urgency, aims to phase them out as soon as possible, while promoting, in the context of this strategy, a just and equitable transition". IMO har därmed skärpt målen och närmar sig Svensk Sjöfarts vision om noll skadliga utsläpp till luft och vatten.

Skrubbers – förbud efterfrågas

Skrubbers är en ytterligare fråga som tagits upp i framför allt media under året. Forskare har pekat på att skrubbers bör förbjudas då det skadar havsmiljön. Svensk Sjöfarts position är att man bör förbjuda utsläpp från skrubbers i svenskt inre vatten då forskningen visar att utsläpp från skrubbers har negativ påverkan på miljön. Det är därför viktigt att man arbetar vidare med frågan.



Viktiga händelser under året:

23 mars - Kom beskedet att Europaparlamentet och EU:s ministerråd nått en politisk överenskommelse om att gradvis reducera växthusgasutsläpp från europeisk sjöfart genom regelverket FuelEU Maritime. Parterna har enats om att växthusgasintensiteten från energi som används ombord ska reduceras med två procent från år 2025 och 80 procent från år 2050.

27 juni - Bangladesh och Liberia anslöt sig till IMO:s Fartygsåtervinningskonvention (Hong Kong-Konventionen) vilket betyder att konventionen träder ikraft den 26 juni 2025.

5 juni - EU MRV trädde ikraft och innebär ett likartat system för övervakning, rapportering och verifiering (MRV) av koldioxidutsläpp. Första rapporteringsperioden började dock gälla från och med den 1 januari 2018.

7 juli - IMO tog beslut om en ny växthusgasstrategi och ett nytt mål för reduktion av växthusgaser från den internationella sjöfartsindustrin. Strategin innehåller ett mål om netto-noll utsläpp av växthusgaser till mitten av detta sekel samt att de totala växthusgasutsläppen från internationell sjöfart ska reduceras med åtminstone 20 procent till år 2030

och 70 procent till år 2040, jämfört med 2008. Beslutet innebär en skärpning av det tidigare målet att halvera utsläppen till år 2050.

7 juli - IMO MEPC 80 (IMO:s miljökommitté) godkände reviderade riktlinjer för undervattensbuller.

31 augusti - Holländska ambassaden i Sverige arrangerade i samband med Frihamnsdagarna i Göteborg ett seminarium på temat Sustainability med ett särskilt fokus på klimatfrågan där Svensk Sjöfart medverkade på scen.

10 oktober - Den internationella redareföreningen ICS lanserar CII Data Collection System, vilket är ett system där redare kan rapportera in energieffektiviteten av fartyg över 5000 GT.

18 oktober - Professor John Hassler presenterade sitt regeringsuppdrag om hur Sveriges klimatpolitik bör formas framöver. Bland annat föreslogs att det svenska målet om 70 procent reduktion av växthusgaser från transportsektorn, där inrikes sjöfart ingår, bör skäras och bör ha elektrifiering i fokus.

22 december - Svensk Sjöfart kommenterar regeringens klimathandlingsplan Hela vägen till netto-noll.

”Svensk Sjöfart har sedan 2009 haft en vision om noll skadliga utsläpp till luft och vatten till år 2050, vilket präglar arbetet inom området.”



Uppmaningar för en grönare sjöfartssektor:

- Öka miljödifferenteringen av farleds- och lotsavgifterna så att early-movers gynnas.
- Differentiera hamnars avgiftssystem så att fartyg som vill gå över till alternativa bränslen premieras.
- Inrätta en nationell koldioxidfond.
- Möjliggör storskalig tillgång till biodrivmedel och grön el för sjöfarten.
- Bygg ut möjligheterna till att använda landström under hamnuppehåll.
- Inför skattenedsättning av landström för fartyg under 400 bruttoton.
- Ge transportköpare incitament att använda sjöfart i större utsträckning än tidigare.
- Förenkla möjligheterna att lämna iland avfall.
- Ratificera IMO:s konvention om återvinning av fartyg.
- Harmonisera EU:s utsläppsrapporteringsystem med IMO:s motsvarighet.
- Ta fram reduktionsåtgärder av växthusgaser på global basis.

Kompetensförsörjning - Människorna är sjöfartens DNA

Sjöfarten skriker efter personal och behovet väntas öka ytterligare inom de kommande åren. Svensk Sjöfart har därför under året intensifierat arbetet med kompetensförsörjnings- och utbildningsfrågorna. Flera rapporter har publicerats som pekar på det ökade behovet av sjöfartskunnig personal. En rapport från Lighthouse pekar på att bland annat seniorbefäl behövs både nu och i framtiden. En annan rapport från Transportföretagen pekar på behovet av flera olika yrkeskategorier ombord.

Flexibelt utbildningssystem

Svensk Sjöfart har föreslagit ett flexibelt och modulbaserat utbildningssystem inom sjöfarten. Under året gav även landsbygds- och infrastrukturdepartementet ett förslag om en mer flexibel väg för utbildning till fartygsbefäl klass VII från landsbygds- och infrastrukturdeparte-

mentet. I förslaget förordar departementet att behörigheten ska kunna grundas på fullgjord handledd fartygsförlagd utbildning som alternativ till dagens modell med arbete ombord på fartyg.

Behörighetsförlängning

En fråga som är viktig för att få fler som arbetar inom sjöfarten är frågan om behörighetsförlängning. Utmaningen är att Sverige för tillfället har särkrav jämfört med STCW och att tolkningen av vad som krävs för alternativ tjänstgöring för att ändå behålla behörigheter över tid bedöms olika, något som Svensk Sjöfart under året diskuterat med berörda aktörer för att få till en förändring.

Viktiga händelser:

31 oktober - Landsbygds- och infrastrukturdepartementet föreslog en flexibel väg till att bli fartygsbefäl klass VII. Svensk Sjöfart ställde sig positiva till förslaget.





Faktaruta: Fartygsbefäl klass VII

Fartygsbefäl klass VII ger rätt att tjänstgöra som styrman på fartyg upp till 500 BRT i närsjöfart och efter 12 månader som styrman erhålls behörigheten fartygsbefäl klass VI som ger rätt att tjänstgöra som befälhavare på fartyg upp till 500 BRT i närsjöfart. Innan föreslagen förändring av förordningen tar det i praktiken 7 år att erhålla behörigheten (1 år teori + 36 mån däckstjänstgöring som manskap), efter föreslagen förändring minskas den tiden till ca 1,5 år (1 år teori + 6 mån praktik). Denna förändring är en stor möjliggörare för personer som vill bli sjöfarare utan att behöva läsa dagens sjökaptensutbildning på 4 år.

Sjöfarten transporterar
ca 30 miljoner
passagerare och 168
miljoner ton gods
årligen.

Källa: Trafikanalys

Fler svenskflaggad

Det är sjöfarten som håller Sv



Sjösäkerhet, sjöfartsskydd och teknik – Högt på agendan

Sjöfarten är ett mycket säkert trafikslag och står alltid högt upp på agendan. Sjösäkerhetsarbetet handlar bland annat om det proaktiva arbetet som sjöfarten gör för att undvika olyckor och incidenter, medan sjöfartsskyddsfrågorna bland annat handlar om att försvara sjöfarten mot yttre hot.

Säkerhet högt på agendan

Rysslands invasion i Ukraina och höjda terrornivåer har påverkat sjöfarten under året. Svensk Sjöfart arbetar aktivt i olika grupperingar med försvarsfrågorna och har under året bidragit till både sjöfarts- och transportbranschens arbete med frågorna.

Försörjningsberedskap – sjöfarten ovärderlig

Under året har det återigen framkommit hur viktig sjöfarten är för försörjningsberedskapen. Försvarsmakten har genomgått upphandlingar av flera svenska fartyg och Trafikverket har skapat en ny grupp kallade "Beredskap transport – privat- och offentlig samverkan" där Svensk Sjöfart är en aktiv part.

Smarta fartyg

I Svensk Sjöfarts arbetsgrupp Smarta fartyg pågår arbetet med att följa utvecklingen inom digitalisering och automatisering. En viktig del är

också att följa arbetet inom IMO:s arbetsgrupp MASS (Maritime Autonomous Surface Ships).

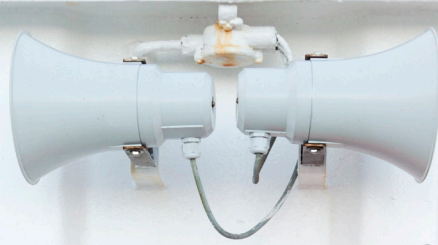
Med ökad digitalisering krävs också ökad säkerhet och under året har Svensk Sjöfart därför blivit aktiv part i Norma Cyber som stöttar i arbetet med cybersäkerhet på flera olika sätt.

ForeSea – fler använder systemet

Svensk Sjöfarts proaktiva arbete med sjösäkerhet innefattar bland annat arbetet med ForeSea. Systemet har sedan år 2016 både finansierats och ägts av Svensk Sjöfart. I systemet kan medlemmar rapportera in avvikelser och "nästan-olyckor" som sedan blir till lärdomar för både andra och dem själva. Under året har antalet medlemmar som rapporterat in till systemet ökat, vilket är något som Svensk Sjöfart arbetat aktivt med att fler ska göra.

Viktiga händelser:

24 april - I samband med återuppbyggnaden av det svenska totalförsvaret påbörjade Försvarsmakten och Föreningen Svensk Sjöfart ett omfattande arbete med att ta fram svenska sjöfartsavtal bland annat för befraktning, hyra och köp av fartyg. I april lanserades de första två avtalen: Svenskt hyresavtal – Bareboat 2023 och Svenskt tidsbefraktningsavtal 2023.



Uppmaningar för en säker sjöfart:

- Anpassning till internationella regler måste fortsätta.
- Säkerställ att investeringar i säkerhet och miljö blir en konkurrensfördel.

62 fartyg finns i nybyggnationsorder med koppling till Sverige.

Källa: Sjöfartstidningen





Forskning och innovation – Utveckling och framtid

Framtidens sjöfart handlar både om de utmaningar som sjöfarten behöver möta och de mål som sjöfarten satt upp. För att nå målen krävs dock medel och i dagsläget är det enbart 100 MSEK av Trafikverkets totala forskningsbudget om 660 MSEK som är öronmärkt till sjöfartsforskning. För att uppnå hållbarhetsmål krävs en ökad budget och att alla parter arbetar gemensamt och enskilt, något som Svensk Sjöfart har arbetat för under året. Samarbeten för innovation och forskning Svensk Sjöfart har medverkat både i samarbeten, såsom Lighthouse, och forskningsprojekt för att driva arbetet med innovation vidare.

Under året avslutade Svensk Sjöfart ett forskningsprojekt tillsammans med Chalmers om digitaliseringens påverkan på sjösäkerhet och besättningens arbetsmiljö. Projektet har letts och koordinerats av Svensk Sjöfart. Chalmers tekniska högskola ansvarade för datainsamlingen och analysen av resultaten. Syftet med projektet var att bland annat öka förståelsen av incidenter och problem som digitalisering medför. Under 2023 blev Svensk Sjöfart även

beviljade medel för en fortsättning av projektet.

Svensk Sjöfart är också aktiva inom forskningsprojektet REDO 2.0. Projektet handlar om att förbättra arbetsmiljön inom sjöfarten och få fler att söka sig till sjöfarten och stanna inom sjöfarten. Svensk Sjöfart leder delprojektet som handlar om att utveckla ett årshjul och diskussionsmaterial. Grunden till materialet togs fram av Svensk Sjöfarts likabehandlingsgrupp. Under året har Svensk Sjöfart tillsammans med

övriga aktörer i projektet arbetat för att utveckla materialet och introducera materialet ombord. Tillsammans med RISE utvecklas även en spelifiering av materialet. En litteraturstudie har också publicerats som beskriver tidigare forskning och praktiska metodmaterial.

Ny forskningsstrategi på gång

Forsknings-, innovations- och utvecklingsfrågor (FoU) har under många år varit ett av Förening Svensk Sjöfarts (FSS) fokusområden. Exempel på initiativ som föreningen tagit är att tillsammans med andra

”Forsknings-, innovations- och utvecklingsfrågor (FoU) har under många år varit ett av Förening Svensk Sjöfarts fokusområden.”

skapa Lighthouse, driva konkreta industriprojekt genom ZeroVision-Tool och, via Energikansliet, dela vetande för ökad energieffektivisering. Föreningen var också den första redareföreningen i Europa att anta EU-kommissionens nollvision och 2015 presenterade föreningen den första versionen av sin klimatfärdplan. Svensk Sjöfarts tidigare forsknings- och innovationsstrate-

gi belyser flera olika områden som medlemmarna ser som prioriterade för framtiden. Under år 2023 påbörjades arbetet med att uppdatera strategin och bland annat arrangerades en medlemsworkshop under Svensk Sjöfart höstmötesdag. Den uppdaterade strategin publiceras 2024.

Forsknings- och innovationsprojekt Svensk Sjöfart deltagit i under 2023:

- Digitaliseringens påverkan på sjösäkerhet och arbetsmiljö
- REDO 2.0
- Drift och operation av smarta fartyg
- Branschprogram "Innovation för hållbar sjöfart"
- Triple F - fossil free freight
- Samarbete för att främja en klimatsmartare sjöfart och ökad andel av transportarbetet



Rederier på frammarsch

Flera av Svensk Sjöfarts medlemmar är med och leder innovationsarbetet inom olika områden. Bland annat skedde följande:

- I forskningsprojektet REDO deltog **Furetank**, **Terntank**, **Stena Line** och **Destination Gotland**.
- **Furetank** tog emot sitt nybygge Fure Vanguard, där man arbetat med att förfina den utsläppsbesparande tekniken ombord.
- **Stena Bulk** döpte det metanoldrivna tankfartyget Stena Pro Marine.
- **Wasaline** beslutade att köra på biogas en dag i veckan.
- **AtoB@C Shipping** nya torrlastare med batteriteknologi sjösattes.
- Vingseglet från **Oceanbird**, Wing 560, fick ett principgodkännande av ett klassningssällskap.
- Wärtsilä tillsammans med **Furetank** utvecklade två olika tekniker som kan reducera metanutsläppen med upp till 50 procent.
- **Sirius Shipping** beställde två produkt- och kemikalietankers som ska kunna köras på metanol och som levereras under 2026.
- **Svitzer** byggde världens första hybridelektriska bogserbåt som kan köras på metanol.
- **Wallenius Wilhelmsen** tecknade avtal om upp till tolv bilfartyg för metanoldrift.
- Arbetet med **Terntanks** första av de tre beställda hybridtankfartygen med vindassistans startade.
- **Donsötank** lade en order på två fartyg med "plug-in hybrid electric tanker".
- **Erik Thun** installerade batteripack på nio av rederiets befintliga torrlastfartyg.
- **N-O-S** lade en order på två nya avancerade CTV-fartyg med helt ny design.

Lighthouse - Forskning och innovation genom samarbete

Lighthouse är den svenska neutrala samverkansplattformen för sjöfartsforskning och innovation med deltagare från akademi, industri och myndigheter. Svensk Sjöfart är partner i Lighthouse och deltar i styrelsen samt i Lighthouse programkommitté.

När det gäller sjöfartsforskning och innovation så handlar förstas väldigt mycket idag om omställningen till en fossilfri sjöfart. Det är nödvändigt. Jämfört med andra branscher, till exempel bilindustrin där elektrifieringen blivit en självklarhet, står sjöfarten fortfarande och vacklar mellan flera olika alternativa bränslen. El är ett av dem, men anses bara vara lämpligt för kortare sträckor eftersom batterierna vid längre sträckor blir för stora och tunga.

I början av februari kom dock en rapport från Lighthouse som faktiskt visade att ett lastfartyg med cirka 60 stycken 40-fots containrar skulle klara av att gå på el mellan Skellefteå och Södertälje – en sträcka på 90 mil! Tanken är att konceptet skulle kunna användas för en lastrutt med avgång en gång i veckan.

Under 2023 har det i internationell sjöfartspress annars pratats mycket om ammoniak och metanol som framtidens bränslen, åtminstone för fartyg som ska ta sig över världens oceaner. "Det pekar en del åt ammoniak eller metanol", sa också chalmersforskaren Selma Brynolf, i samband med att rapporten Hydrogen, ammonia, and battery-electric propulsion for future shipping publicerades i december.

" När det gäller sjöfartsforskning och innovation så handlar förstas väldigt mycket idag om omställningen till en fossilfri sjöfart. Det är nödvändigt. "

Till skillnad från i mycket annan forskning har bränslena i det treåriga forskningsprojektet analyserats ur ett livscykelperspektiv där hela produktionskedjan och infrastrukturen ingår. Forskningsprojektet – som inte bara gjort det möjligt för svensk forskning att hänga med i utvecklingen utan också gett Sverige chansen att bidra i IMO:s utveckling av sina riktlinjer för livscykelanalyser – har genomförts inom ramen för Trafikverkets branschprogram Hållbar sjöfart som drivs av Lighthouse.

Inom Hållbar sjöfart startades flera nya projekt samtidigt som andra blev klara. Dessa presenterades under året i sammanlagt 14 populärvetenskapliga artiklar på Lighthouse hemsida och handlar om allt från både

navlösa propellrar och propellrar till framtidens seglande fraktfartyg till koldioxidinfångning ombord och den hållbara hamnen.

Vid sidan av Hållbar sjöfart har ytterligare två rapporter som behandlar aktuella frågor publicerats. I maj kom förstudien Framtida behov av sjöbefäl som visade att över 200 studenter om året behöver rekryteras till sjökaptensprogrammet för att täcka det framtida behovet av sjöbefäl – något vi inte är i närheten av idag. Lika många behöver också rekryteras till sjöingenjörsprogrammet.

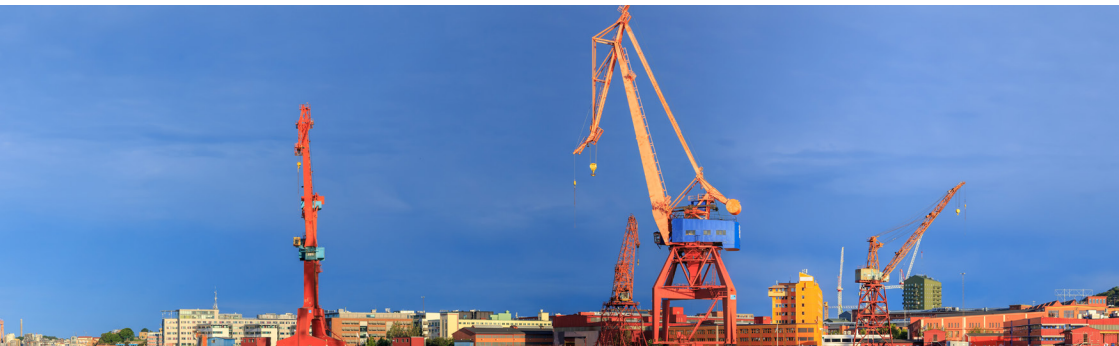
Den andra Lighthouse-rapporten som publicerats utanför branschprogrammet heter kort och gott Kunskapsunderlag för fossilfri sjöfart. Underlaget har tagits fram inom ramen för Lighthouse fokusgrupp Fossilfri sjöfart och bygger till stor del på tidigare studier, men innehåller också nya analyser och sammanställningar. Materialet är tänkt att uppdateras efterhand och finnas tillgängligt för alla i fokusgruppen eller över huvud taget för forskare som arbetar med omställningen. Därför har också materialet fått en

egen sida på Lighthouse webb.

Under året har Lighthouse också fortsatt arbetet i fokusgrupperna Hamnar och Smarta fartyg. I arbetet (som initierades 2020) samlas relevanta aktörer från akademi, näring och myndigheter arbetar tillsammans kring viktiga frågor och områden för att driva dem framåt.

Lighthouse har också arrangerat flera seminariedagar under 2023. I mars Hållbar sjöfarts årskonferens av stapeln och samma månad arrangerades också AI i sjöfarten tjänst. I samband med Almedalsveckan i slutet av juni arrangerades sedan ett vätgasseminarium tillsammans med Uppsala universitet i Visby och under hösten gjordes ytterligare två samarrangemang – i oktober Så blir den nationella flottan grön tillsammans med Sjöfartsverket och i november Öva inför kris tillsammans med Högskolan i Halmstad.

Under året har också Lighthouse fått tre nya medlemmar: Transportföretagen, genom bransch- och arbetsgivarorganisationen Sveriges Hamnar samt de båda klassnings-sällskapen DNV och Bureau Veritas.





Organisation

Kansli

Anders Hermansson
VD, Näringspolitik

Annika Asp
VD-assistent

Camilla Åberg Linder
Näringspolitik

Carl Carlsson
Sjösäkerhet, sjöfartsskydd & teknik

Christina Palmén
Säkerhet & miljö

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

Håkan Johansson, Vice ordförande
Rederi AB Gotland

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

Kadri Land
Tallink Silja AB

Annika Asp, sekreterare
Svensk Sjöfart

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, kommittéer och arbetsgrupper

Styrelse

Ordf: Claes Berglund, Stena AB, Sekr: Annika Asp, Svensk Sjöfart

Sektionen för specialsjöfart

Ordf: David Kristensson,
Northern Offshore Services AB
Sekr: Christina Palmén,
Svensk Sjöfart

Tank- och bulksektionen

Ordf: Johan Källsson,
Erik Thun AB
Sekr: Fredrik Larsson,
Svensk Sjöfart

Färje-Roro-sektionen

Ordf: Anders Thyberg,
Walleniusrederierna AB
Sekr: Carl Carlsson,
Svensk Sjöfart

Kommittén för säkerhet och teknik
Ordf: Hans Friberg, Tallink Silja AB
Sekr: Carl Carlsson, Svensk Sjöfart

- DP RoPax-gruppen
Ordf: Jörgen Lorén, Stena Line AB
Sekr: Christina Palmén, Svensk Sjöfart
- DP Tank-gruppen
Ordf: Donald Werner, Furetank Rederi AB
Sekr: Christina Palmén, Svensk Sjöfart
- Lofsgruppen
Ordf: Johan Källsson, Erik Thun AB
Sekr: Carl Carlsson, Svensk Sjöfart
- Smarta fartyg-arbetsgruppen
Ordf: Carl Fagergren, Wallenius Marine AB
Sekr: Christina Palmén Svensk Sjöfart
- ForeSea-arbetsgruppen
Ordf: Sten Rosenqvist, Rederi AB Eckerö
Sekr: Christina Palmén Svensk Sjöfart

Kommittén för miljö och klimat
Ordf: Johan Friberg, Erik Thun AB
Sekr: Fredrik Larsson, Svensk Sjöfart

- Klimat-arbetsgruppen
Ordf: Jacob Norrby, Stena AB
Sekr: Fredrik Larsson, Svensk Sjöfart

Kommittén för näringsliv och konkurrenskraft
Ordf: Marica Derenstrand, Stena Line AB
Sekr: Camilla Åberg Linder, Svensk Sjöfart

- Farledsavgiftsgruppen
Ordf: Johan Källsson, Erik Thun AB
Sekr: Christina Palmén, Svensk Sjöfart
- Befraktninggruppen
Ordf: Lars Hallsberg, Erik Thun AB
Sekr: Carl Carlsson, Svensk Sjöfart

Kommittén för kompetensförsörjning
Ordf: Jonas Backman, Sirius Shipping AB
Sekr: Johan Hartler, Svensk Sjöfart

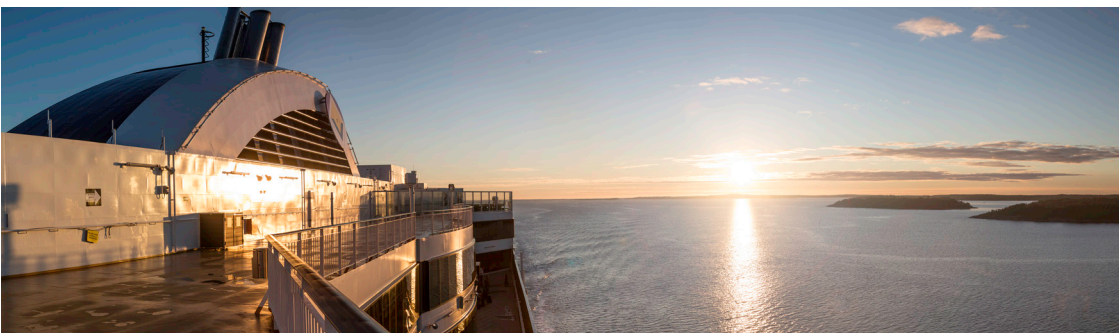
- STCW-gruppen
Ordf: Jörgen Lorén, Stena Line AB
Sekr: Johan Hartler, Svensk Sjöfart
- Likabehandlingsgruppen
Ordf: Ragnar Johansson, Wallenius SOL AB
Sekr: Madeleine Säll, Svensk Sjöfart

Kommunikationskommittén
Ordf: Eleonora Hansi, Viking Line AB
Sekr: Madeleine Säll, Svensk Sjöfart

- Attraktiv sjöfart och rekrytering
Ordf: Angela Jenhed, Stena Rederi AB
Sekr: Johan Hartler, Svensk Sjöfart
- Utbildning och regelverk
Ordf: Johan Göthesson, Sirius Shipping AB
Sekr: Johan Hartler, Svensk Sjöfart

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
Concordia Maritime AB
Destination Gotland AB
DFDS Seaways AB
Donsötank, Rederi AB
Eckerö Sverige AB, Rederi
Ektank AB
Engström Shipping AB
Erik Thun AB
Finlines Ship Management AB
ForSea Helsingborg AB
Furetank Rederi AB
Gotland, Rederi AB
Gotland Tankers AB
Hansa Destinations AB
IW Line AB
Klippans Båtmansstation, AB
Luleå Hamn AB
Leomar Invest AB
MMT–Marin Mätteknik A
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
Walleniusrederierna AB
Wallenius Wilhelmsen AS Norge -
Filial Sverige
Wallenius Marine AB
Wallenius SOL AB
Wisby Shipmanagement AB
Wisby Tankers AB
Älvtank, Rederi AB





www.sweship.se