



Polisen, Nationella Operativa Enheten
Granspolissektionen.noa@polisen.se
Erika.vagasy@polisen.se

Göteborg 6 januari 2023

Remissvar angående Polismyndighetens förslag till ändringsförfattning föreskrifter gränsövergångsställen FAP 272-2

Er beteckning: A662.684/2020

Sveriges Skeppsmäklareförening tackar för möjligheten att lämna synpunkter på ovanstående förslag.

Viktigt med förståelse för sjöfartens villkor

Vi vill inledningsvis understryka vikten av förståelse för sjöfartens villkor. Det finns till exempel färjetrafik som går mellan två hamnar i vår närhet, linjetrafik där fartygen går enligt en fastställd turlista, ofta mellan världens olika kontinenter, och så finns det i princip all annan sjöfart.

Där följer inte fartygen någon i förväg fastställd turlista, de följer helt enkelt bara godset; ska fartyget lasta i Uddevalla, går fartyget dit och om det godset sedan ska lossas i USA eller Mellanöstern går fartyget direkt dit.

För att anlöpa en svensk hamn betalar fartygsägaren, redaren, en mängd olika avgifter. Det är farledsavgifter som finansierar vattenvägen, det är lotsavgifter för att ta ombord den obligatoriska lotsen och det är hamnavgifter som tas ut utifrån volymen av det lossade/lastade godset. Men det tas även ut en slags infrastrukturavgift bara utifrån det faktum att fartyget lägger till vid en kaj, oavsett vad man lossar eller lastar. Sammanlagt är det stora summor som betalas för varje anlöp ett fartyg gör, allt från kanske 100 000 SEK till upp till en miljon SEK.

Sveriges Skeppsmäklareförening
(The Swedish Shipbrokers' Association)

www.swe-shipbroker.se

Dessutom kostar själva fartyget allt från några hundra miljoner SEK upp till en miljard SEK eller mer. Det är alltså stora kapitalkostnader involverade i sjöfarten och den enda intäktskällan en redare har är frakten för det transporterade godset; det som fraktas från A till B, från en hamn till en annan.

Fartygens trafikmönster kan dessutom ändras med kort varsel, ett fartyg som gått i vissa farvatten kan plötsligt, och bara genom ett mail, få order om att gå till en annan del av Europa eller världen.

Behovet av att besättningen ombord får komma hem när de gjort klart sitt pass ombord tror vi alla förstår. För en svensk sjöman på en färja kan hemgången kanske ske efter bara en vecka ombord, för en filippinsk sjöman på ett lastfartyg brukar det ske först efter ett halvårs tjänstgöring ombord.

Det enda denna sjöman vill när tjänstgöringen är över är självklart att få komma hem!

Frustrationen när sjömännen nekas åka hem efter avslutad tjänstgöra

Det är mot denna bakgrund knappast svårt att förstå den frustration som stundtals infinner sig hos de fartygsagenter som försöker arrangera dessa besättningsbyten. Det är en avlösande sjöman som ska flygas till en flygplats nära hamnen, det är visering som ska ordnas och hotell och taxiresor som ska beställas och betalas för.

Att då få veta att den aktuella hamnen inte är ett gränsövergångsställe, blir något av ett slag i ansiktet för alla inblandade. Agenten förlorar en del av sitt uppdrag och inkomst, det svenska hotellet förlorar en hotellgäst, taxichauffören sin körning och flygbolaget får en inresande och en utresande person mindre.

Men ännu värre är det för sjömannen som då får stanna ombord tills fartyget angör ett officiellt utsett gränsövergångsställe. Detta gäller även om fartyget har last ombord som ska till exempelvis USA.

Ibland misstänker vi att myndighetssverige tror att detta knappast kan vara ett stort problem, att det bara är för fartyget att gå in till närmaste hamn som är ett gränsövergångsställe, och göra besättningsbytet där. Av skäl som vi redovisar ovan låter det sig inte göras. Det kostar helt enkelt alldeles för mycket.

Sveriges Skeppsmäklareförening har via sina medlemmar fått veta att det fram tills nu ofta har gått att lösa ett besättningsbyte ändå. Ibland har man kunnat köra sjömannen till närmaste flygplats där alla nödvändiga dokument kunde stämplas, ibland har polismyndigheten låtit Kustbevakningens anlopstillstånd bli synonymt med att ett besättningsbyte kan ske, dvs gränspoliserna har åkt ut den aktuella hamnen även om den inte funnits uppsatt på listan över gränsövergångsställen. Men vi vet också att detta sedan en tid tillbaka stramas upp och kommer att stramas upp än mer i framtiden.

Vi anser att allt detta är helt fel väg att gå, särskilt som man nu i och med detta remissförslag till ny föreskrift gjort det lätt för sig och bara föreslagit hamnar som ligger i kommuner som enligt lag ska ha utsedda gränsövergångsställen.

Bra att fyra hamnar lagts till i listan över gränsövergångsställen i Sverige

Vi anser naturligtvis att det är bra att hamnarna i Norvik, Uddevalla, Brofjorden och Stenungsund har lagts till i listan.

Men även dessa hamnar borde lagts till listan

Men vi anser även att följande hamnar ska läggas till, även om de först kräver ett lagändringsförslag:

- Umeå/Kvarken
- Köping
- Wallhamn
- Kristinehamn
- Otterbäcken
- Vänersborg
- Lidköping
- Gruvön/Grums

Vi skulle dock vilja ta frågan ett steg längre och föreslå och föreslå följande hantering av besättningsbyten:

Om hamnen är gränsövergångsställe: Ta betalt för OB-tid och ställ krav på framförhållning – men se alltid till att sköta uppgiften!

Vid de gränsövergångsställen som finns ska naturligtvis gränspoliserna alltid komma ut till hamnen och sköta in- och utstämpling av sjömansvisa och de andra dokument som behövs. Det gängse är att detta sker under kontorstid, men det måste kunna ske även utanför kontorstid. Det är rimligt att gränspoliserna då ställer upp regler om det antal dagars framförhållning som behövs och om det krävs att det sker utanför kontorstid får det kanske anses rimligt att det sker mot en extra kostnad som täcker upp för overtiden.

Om hamnen inte är gränsövergångsställe: Ge fartygsagenterna rätt att föra sjömannen till närmsta gränsövergångsställe

Där ett fartyg behöver göra ett besättningsbyte vid andra hamnar, som inte är gränsövergångsställen, borde fartygsagenter som är kvalitetssäkrade via vår internationella skeppsmäklarorganisation FONASBA, kunna köra besättningsmän till den plats som gränspoliserna finner lämplig för kontroll samt stämpling. [Läs mer om kvalitetssäkringen här.](#)

I samband med detta skulle de även kunna utfärda ett "OK to Board"-dokument, för att ytterligare understryka att fartygsagenten tar på sig ansvaret för sjömannen fram till att flyget avgår.

Bara när allt detta är uppfyllt kan vi säga att vi har en fri rörlighet för varor, tjänster och personer inom EU. Det är helt fel väg att gå att ställa hinder i vägen för den fria rörligheten för de sjömän som fraktar de varor som vi så väl behöver.

Ute i Europa kommer gränspolis till fartygen för utstämpling, utan problem

När Sveriges Skeppsmäklareförening i våras sökte stöd för vår sak inom ECASBA, vår europeiska skeppsmäklareförening, hade européerna svårt att förstå problemet. Ute i Europa är detta en ickefråga. Behöver en sjöman mönstra av kommer gränspolis, punkt slut.

Det räcker dock med att titta på en europakarta för att man ska förstå bakgrunden till den inställningen.

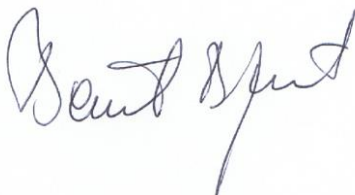
Ta Belgien som ett exempel. Belgien har flera stora hamnar som omsätter mer än alla de svenska ihop, men har mindre än 70 kilometer kuststräcka. Sverige har 2 400 kilometer kust. Plus att vi har hamnar i både Väner och Mälaren med internationell trafik.

Sveriges Skeppsmäklareförening och dess medlemsföretag finns alltid tillgängliga för att försöka hitta lösningar som kan balansera gränspolisens resursbrist och sjömännens behov av att komma hem. Kan man till exempel tänka sig att låta slussarna i Trollhättan bli ett gränsövergångsställe? Finns det andra förslag som underlättar för alla?

Ingen begär att det ska finnas en gränspolis i varje svensk hamnstad, särskilt inte standby 24/7. Men vi kräver faktiskt att den för Sverige så viktiga sjöfarten ska fungera!

Med vänlig hälsning

SVERIGES SKEPPSMÄKLAREFÖRENING



Berit Blomqvist, VD
Postgatan 4
411 13 Göteborg

Telefon: 031 13 34 94
berit.blomqvist@swe-shipbroker.se

Sveriges Skeppsmäklareförening representerar 120 medlemsföretag som är verksamma inom:

- * **fartygsagentur** (ger service åt rederierna/befälhavaren i hamn)
- * **linjeagentur** (representerar eller ÄR det utländska container- eller rororederi som bedriver verksamhet på Sverige)
- * **befraktningmäklare** (parten mellan rederiet med tillgängligt fartyg och industrin som behöver få en transport utförd)
- * **köp- och försäljningsmäklare** (parten mellan det fartygssäljande rederiet och det köpande)

Sveriges Skeppsmäklareförening
(The Swedish Shipbrokers' Association)

www.swe-shipbroker.se

Denna remiss har behandlats av föreningens styrelse och särskilda referensgrupp för lots- och farledsavgifter. För att se vilka som ingår däri samt vilka medlemmar vi generellt representerar, besök www.swe-shipbroker.se eller <http://www.swe-shipbroker.se/Hitta-en-skeppsm%C3%A4klare> (där alla medlemmar listas) <http://www.swe-shipbroker.se/Styrelse> (där finns alla våra råd och grupper)

Ett av kommentarerna från referensgruppen väljer jag att bifoga i sin helhet, den kommer från Bror Andrén i Karlstad, se bilaga 1.

Bilaga 1 från Bror Andrén i Karlstad.

Hej,

Har läst igenom handlingarna och kommer med nedanstående kommentarer.

Inventeringen som Polisen själva gjort påvisar att andra platser är nödvändiga för in- och utresor än de som finns med i FAP 272-2.

Kodexen om Schengengränserna anger inga kriterier för kvalificering av gränsövergångsställe vilket förenklar tillägg av gränspassager.

På nationell nivå kan det finnas andra parametrar som bör vägas in såsom tex näringslivsintressen och att det skall finnas tillgängliga gränsövergångsställen över hela landet. Näringslivsintressen är de av värde för en region möjlig positiv tillväxt rörande företagsverksamhet.

Regeringen har tillsatt en Nationell samordnare för att utveckla sjöfarten inom Sverige. Ett mångårigt samarbete mot mer sjöfart på Väneren pågår inom Näringslivet samtidigt som myndigheter motarbetar genom att försämra service till näringen. Moment 22.

Vi har under många år haft ett mycket bra samarbete med Gränspolisen i Karlstad. De har servat hamnarna i norra Väneren med besättningsbyten. Att från 1/1 dra ner till endast en hamn i Väneren är helt förödande för de rederier som trafikerar sjön kontinuerligt. Trafikflödet på Väneren hänger samman och ett besättningsbyte kan ibland kräva flera dagar vilket inte möjliggörs då endast en hamn kvarstår.

Det anges i gränskodexen skäl 17 anges att medlemsstater bör se till att kontrollförfaranden vid yttre gräns inte utgör ett betydande hinder för handeln samt att medlemsstaterna bör tillhandahålla tillräckligt med personal och resurser.

Syftet är att få till effektivare gränskontrollarbete vad gäller resurser och budgeterade kostnader att bli mer förutsägbara, så låt oss i alla fall behålla dagtid mån-fre 0800-1600 som lösning i hamnarna i norra Väneren, då finns möjligheten till besättningsbyte kvar.

Enligt 8 kap. 13 § punkten 5 utlänningsförordningen (2006:97) får Polismyndigheten meddela föreskrifter om platser för gränsövergång. Detta medger att polismyndigheten lägger till några hamnar utan ändring av utlänningsförordningen vilket gör det lätt att gå näringslivet till mötes.

Det finns dock alltjämt behov av att fortsatt se över platserna för gränsövergångsställena som också skulle innebära förändringar i utlänningsförordningen. Att behålla norra Väneren under Karlstad måste lösas endera genom ändring i utlänningsförordningen (2006:97) eller tilläggskrivelse där norra Väneren ingår i Karlstad hamn, typ Norra Vänerens hamnar (Värmlands hamnar) liknade tex Stockholms hamnar m.m. som redan förekommer i FAP 272-2.

Att minska gränsövergångsställen till endast Karlstad minskar säkert kostnader för polisens personal men stryper möjligheterna för sjöfarten och näringslivet på Väneren. Infrastrukturen, kompetens och de personella resurserna för hög och enhetlig nivå finns redan.

Sveriges Skeppsmäklareförening
(The Swedish Shipbrokers' Association)

www.swe-shipbroker.se

Med vänlig hälsning
Bror Andréén AB

Sveriges Skeppsmäklareförening
(The Swedish Shipbrokers' Association)

www.swe-shipbroker.se