

Nr 8 2024



2024-09-02

# SKEPPSMÄKLARNYTT

Sjöfartsentusiastdagen 14 november med Tullverkets nya gd

## BESÄTTNINGSBYTEN SPECIAL:

Besättningsbyten – ett fall ur verkligheten

Besättningsbyten – vad är grundproblemet?

Besättningsbyten – kan det till och med bli värre?

Besättningsbyten – hur görs de i andra länder?

Besättningsbyten – vad gör Sveriges Skeppsmäklare?

Infrastrukturministern samlade den maritima näringen

Alla klarade ICS-tentan i maj

Sveriges Skeppsmäklare arrangerar ny tullkurs i oktober



Sveriges Skeppsmäklareförning  
(The Swedish Shipbrokers' Association)

Nr 8 2024 sid 1  
[www.swe-shipbroker.se](http://www.swe-shipbroker.se)

# **SJÖFARTSENTUSIASTDAGEN 14 NOVEMBER 2024**

Allt sker på hotell Jacy`z, Drakegatan 10 i Gårda (20 min promenad från Centralen)

08 30 – 12 00 plus lunch: Sjöfartsverkets branschmöte.

På programmet står: navigationsstöd från land; EMSWe, totalförsvaret, vindkraftsparker och mycket mer. Allt är kostnadsfritt, anmälningslänk kommer senare.

**Från 11 30 samling i Big Stage**, för registrering och namnbricka.

**11 45 Lunch i restaurang Gogogaga.** Jacy`z gör, exklusivt för oss, om sin skybar till lunchrestaurang! På 26:e våningen...

## **13 00 Välkommen**

Ordförande Anna-Karin Ekman och vd Berit Blomqvist hälsar välkomna och Sjöfartsverkets gd Erik Eklund ger en kort resumé över förmiddagens program

## **13 15 Tullverket och skeppsmäklarna i evig symbios**

Anna-Karin Ekman, vd Bror Andrén, inleder med en kort exposé över 25 år med tullhantering. Johan Norrman, gd Tullverket om myndighetens utmaningar och förhoppningar på hur näringslivet ska hjälpa dem att avslöja smugglare och andra brottslingar.

## **13 50 Trender och tendenser inom tank, torrlast och container**

Mats Andersson, vd Navix Maritime Chartering; Bengt Meuller, vd Wagenborg Shipping Sweden och Lena Christenson Duus, Hapag-Lloyd, reder ut hur marknaderna utvecklats från 2019 till idag. Varför blev det som det blev och vad kan sias om framtiden?

## **14 30 Infrastruktursatsningar till sjöss som räddar svenska industrijobb**

Magdalena Ottosson, logistikchef på Valmet i Karlstad; Karolina Boholm, director public affairs Volvo Group i Göteborg och Jenny Marin, logistikchef H2Green Steel.

## **15 00 Kafferast**

## **15 30 Klimatutmaningen - hur gigantisk är den för sjöfarten?**

Fredrik Larsson, Svensk Sjöfart, och Monika Przedpelska Öström, Sveriges Hamnar, om hot och möjligheter inför sjöfartens omställning till nettonollutsläpp innan 2050. Är det ens möjligt?

## **16 00 Panelsamtal: hur planeras det för miljöutmaningen bland medlemmarna?**

Jonatan Östberg, cco CMA CGM Sweden, Carl-Johan von Sydow, vd Bunker One

och Mathias Wideroth, ordförande Scanlog om planer som ska realiseras. Hur går snacket bland kunder och kollegor?

### **16 30 Sjöfartspolitisk debatt: nu kavlar vi upp ärmarna för ett grönare sjöfartsverige!**

Debatt med Johanna Rantsi, M; Mattias Ottosson, S; Jimmy Ståhl, SD och Trafikutskottets ordförande Ulrika Heie (Ej bekräftad). Hur ser deras plan ut för en vitalare sjöfartspolitik?

### **17 15 Avslutning**

Vår ordförande Anna-Karin Ekman och vår middagsvärd Carl Johan Warfvinge på Kinay hälsar välkomna till kvällens begivenheter.

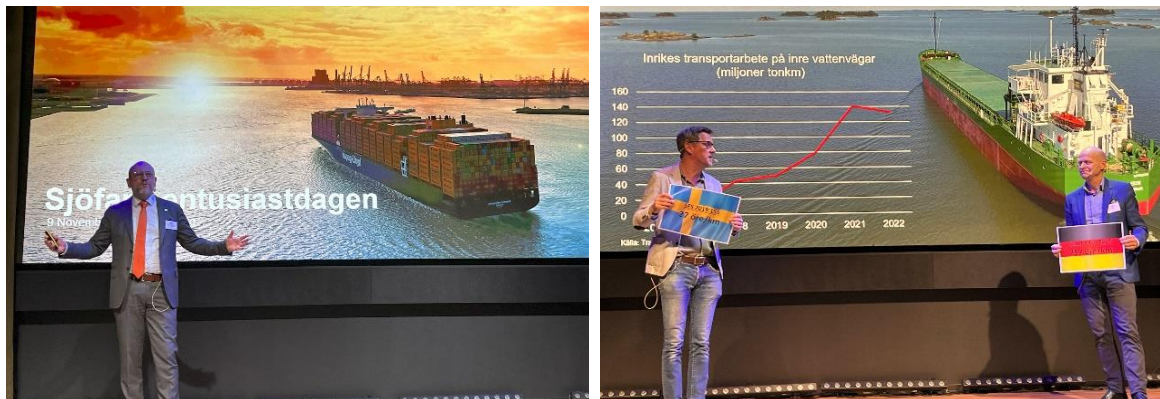
### **19 00 Samling för välkomstdrink i Big Stages baravdelning**

### **19 30 Dras gardinen upp för middag i Big Stage**

### **22 30 Bjuder vår middagsvärd, Kinay på efterfest!**

[Anmälan här!](#)

### **Bilder från förra årets Sjöfartsentusiastdag!**



Hela programmet inklusive lunch o middag med dryck kostar 2 400 kr, ex moms, per person. Enbart dagsprogram kostar 1 300 kr. Enbart kvällen 1 400 kr, ex moms.

Höstmötet är öppet för alla i klustret. Priset för "icke medlemmar eller Sjöfartsentusiaster" är 3 400 kr för heldag, dvs lunch, konferens och middag, inkl dryck.

Anmälan senast **28 okt** till kansliet via [Länken!](#)

Allt sker på ett enda ställe – på Jacy´z! Rummen bokas via oss, för 1 600 kr per natt.

**Sveriges Skeppsmäklareförening**  
(The Swedish Shipbrokers' Association)

---

**Nr 8 2024 sid 3**  
[www.swe-shipbroker.se](http://www.swe-shipbroker.se)

# BESÄTTNINGSBYTEN – ETT FALL UR VERKLIGHETEN

Den 28 augusti anlöpte LPG-tankern Manta Beyoglu Stenungssund från USA och den 30 augusti avgick hon igen, till USA.

Fartygsagenturen SDK Shipping blev ombedd att ordna ett besättningsbyte då sex ombordanställda fullgjort sin tjänstgöring och sex nya stod redo att mönstra på.

– Eftersom Kustbevakningen nu skärpt sina rutiner insåg vi att det inte skulle vara möjligt för oss att ordna besättningsbyte i Stenungssund, berättar Peter Eriksson på SDK. Den enda utväg vi såg var att använda en av Northern Offshore Services launchbåtar för att frakta ner de sex till Amerikakajen i Göteborg. Det skulle kosta 28 000 SEK per väg, men rederiet, och framför allt sjömännen, var desperata och priset accepterades.

De som skulle mönstra av var en ukrainare, en ryss samt fyra filippinare. För samtliga angavs skälet vara att anställningskontrakten löpt ut.

– Eftersom anlöpet är till Stenungssund så rapporterade vi via MSW om besättningsbytet på det anlöpet samt ringde och mailade KBV med förklaring att besättningsbytet alltså skulle utföras vid en godkänd gränsövergång i Göteborg.

– Efter två dagar fick vi besked om att högre befäl skulle återkomma med beslut och när det slutligen kom blev beskedet att KBV nekade besättningsbyte.

Utdrag ur beslut: *” Ni har ansökt om gränspassage vid en hamn som ej är gränsövergångsställe. Ni har bland annat anfört det ej är möjligt att ange i systemet att besättningsbytet kommer att ske via launch båt från Stenungssund till Göteborg. Ni har vidare anfört att ni är medvetna om att Stenungssund ej är ett gränsövergångsställe. Det ni anfört i er ansökan utgör inte sådana särskilda behov som motiverar ett undantag från skyldigheten att passera den yttre gränsen vid ett gränsövergångsställe och under dess fastställda öppethållandetider. Kustbevakningen avslår därför er ansökan.”*

– Detta känns verkligen som ett slag i ansiktet. Ska dessa sjömän behöva stanna kvar ombord i flera veckor, trots att kontraktet gått ut? Hur rimmar detta med alla internationella konventioner? Dessutom förlorar aktiebolaget Sverige på den här rigida inställningen. Om vi inte längre kan utföra besättningsbyten kommer vi som agenter och de taxibolag, hotell och båttaxi vi anlitar gå miste om intäkter, säger Peter Eriksson på SDK Shipping.

– Dagen efter fick vi veta att rederiet trots allt bestämt sig för att deviera till Kristiansand i Norge på vägen tillbaka till USA, enkom för besättningsbytet! Undrar vad det kostade i extra anlöpskostnader, ökad bränsleförbrukning och miljöutsläpp...

och allt detta bara för att Stenungsund inte finns med på en lista över godkända gränsövergångar.

## BESÄTTNINGSBYTEN – VAD ÄR GRUNDPROBLEMET?

Från Sveriges Skeppsmäklares sida är grundproblemen två. Dels arbetas det för mycket i diverse olika stuprör utan överblick om helheten, dels finns det idag för lite förståelse för sjöfartens premisser och betydelse bland beslutsfattare i Sverige.

Men problemen är mångfasetterade.

### Europaparlamentets och rådets övergripande roll

EU har genom sin förordning 2016/399 fastslagit vad som ska gälla inom Schengens gränser och där stipuleras klart och tydligt: ”De yttre gränserna får passeras endast vid gränsövergångsställen och under fastställda öppethållandetider”.

### Sveriges regering utser kommuner som får inneha gränsövergångsställen

Sveriges Regering har i sin tur fastställt ett 50-tal kommuner som inom sina kommungränser får utse hamnar att vara just gränsövergångar. Men som alla vet är Sveriges ett oerhört utsträckt land med en mycket vital sjöfart som går in och ut ur mängder av hamnar. Det bedrivs till exempel sjöfart inom Tjörns, Uddevallas, Stenungssunds, Köpings, Kristinehamns, Gullspångs, Vänersborgs, Lidköpings och Grums kommungränser. Och var helst det bedrivs sjöfart finns det sjömän som då och då vill komma hem till sina familjer. Men om inte hamnen är en gränsövergång kan man inte längre mönstra av i någon av dessa hamnar.

### Stuprörshantering utan överblick

Förr var inte detta något oöverstigit problem, gränspoliserna lät sig ofta övertalas efter agenternas förklaring om vilka problem det skulle bli för både rederi och den aktuella sjömannen om inte besättningsbytet genomfördes. Men efter den 19 augusti har både gränspoliserna och kustbevakningen stramat åt rutinerna och de enda undantag som accepteras är sjukavmönstringar, motorhaveri och liknande. Men att man arbetat i sex månader, och inte ens *får* arbeta längre än så, är inget skäl då myndigheten bara följer de förordningar och föreskrifter som finns.

### Varför går inte fartygen bara till hamnar som är gränsövergångar?

Vid förra Sjöfartsentusiastdagen var det den stilla fråga som en av myndighetssveriges högre chefer ställde från scenen; *sjöfarten får anpassa sig efter de regler som finns, hur svårt kan det vara, typ*. Den frågan blottar en inställning som finns inom stora delar av dagens myndigheter. Menar de på allvar att hamnarna i Tjörn, Uddevalla, Stenungssund, Köping, Kristinehamn, Gullspång, Vänersborg, Lidköping och Grums ska sluta med sin internationella sjöfart?

## **Varför inte bara ta fartyget till Karlstad, när man nu ändå är i Grums?**

Denna fråga ställdes också vid ett möte där problemen vid besättningsbyten fokuserade på Väneren där endast Karlstad är gränsövergång, trots att fem andra hamnar i Väneren har internationell trafik. Även denna fråga vittnar om en okunnighet om sjöfartens villkor, de vet ingenting om alla avgifter som ett fartyg måste betala för att ta sig in i en hamn. Det är hundratusentals kronor per anlop. Detta i kombination med den tidsförlust det skulle innebära och att kapitalkostnaderna är stora inom sjöfarten, det gäller att köra så snabbt som möjligt från en hamn till en annan.

## **BESÄTTNINGSBYTEN – KAN DET TILL OCH MED BLI ÄNNU VÄRRE?**

Ja, det kan faktiskt bli ännu värre.

För väg- och järnvägstransporter är det ganska uppenbart när EU:s yttre gräns passeras, men när sker det för ett fartyg? För sjöfartens aktörer är det så klart också uppenbart, kommer man från Tyskland har man inte passerat någon gräns och därmed gäller väl ändå viseringstvånget bara ombordanställda från tredje land?

Så kan man tycka, men i myndighetssverige kan ett fartyg röra sig lite hur som helst, och då hjälper det inte att hela sjöfartsverige vet att varje fartygsrörelse går att spåra lång, mycket lång, tid tillbaka. Litar man inte på det systemet blir varje fartyg suspekt och alla ombord kan behöva visas innan de kan mönstra av.

I vissa polisregioner appliceras detta redan, i vissa andra är man mer pragmatisk. Exakt vad som gäller har i alla fall inte kansliet lyckats läsa sig till och därför ställde vi följande fråga till Kustbevakningen:

### **Vad gäller för ett fartyg som kommer från USA och har följande personer ombord som ska mönstra av:**

- \* Svenskar?
- \* Andra Schengenmedborgare?
- \* Tredjelandsmedborgare?

Vi fick följande svar:

*”Schengenregelverkets bestämmelser om gränspassage blir aktuella när en person som reser in till eller ut från Schengenområdet passerar ”yttre gräns”.*

*Enligt Schengenregelverket ska besättningsbyten för fartyg som passerar Schengenområdets ”yttre gräns” göras vid ett gränsövergångsställe. Enligt artikel 2.2 Schengenkodexen utgör ”yttre gräns” medlemsstaternas sjögränser samt flod-, kust och insjöhamnar. Det innebär att ett fartyg som passerar gränsen för det svenska sjöterritoriet*

*ska gå till en hamn som utgör ett gränsövergångsställe för att besättningen ska kunna resa in till Sverige.*

*Endast i undantagsfall, och efter tillstånd från medlemsstaten, får besättningsbyten göras i andra hamnar än gränsövergångsställen. Vill fartyget göra ett besättningsbyte i annan svensk hamn än ett gränsövergångsställe, tex Stenungsund, ska en ansökan om tillstånd göras till Kustbevakningen.*

***Bestämmelserna om gränspassage vid besättningsbyten gäller oavsett vilken stat fartyget gått från eller ska gå till - schengenstat eller annan stat - och oavsett nationalitet på de berörda besättningsmännen - svenskar, unionsmedborgare eller tredjelandsmedborgare.***

*Ett fartyg som kommer från USA och vill göra ett besättningsbyte i Sverige passerar yttre gräns. Samtliga besättningsmän, oberoende av nationalitet, ska därför göra sin inresa i en svensk hamn som är ett gränsövergångsställe. Vill fartyget göra besättningsbyte i exempelvis Stenungsund behövs ett tillstånd till gränspassage.*

*Tillstånd till gränspassage omfattar endast en prövning av om den person som ska passera gränsen har särskilda behov av att göra detta i annan hamn än ett gränsövergångsställe. Villkor för inresa till Schengenområdet och Sverige, exempelvis krav på visering, prövas av Polismyndigheten när personen kommit till hamn och genomgår inresekontroll.”*

*För frågor om krav på visering för inresa till och vistelse i Sverige besvaras dessa av Polismyndigheten.*

*Följ gärna Kustbevakningen på vår hemsida där vi uppdaterar informationen kring besättningsbytena löpande. <https://www.kustbevakningen.se/tillstand/forhandsanmalan-notification-in-advance/fragor-och-svar-om-hantering-av-besattningsbyten/>*

Vi har redan hört talas om hur detta tillämpats. Nyligen var det till exempel en befälhavare på ett svenskt rederi som ville mönstra av i Kristinehamn, men nekades och därför fick åka med till Litauen och flyga hem till Kristinehamn därifrån. Istället för att ta lokalbussen hem... Ärligt talat, ska vi behöva ha det så här?

Dessutom skriver alltså Kustbevakningen att bestämmelserna ovan gäller oavsett varifrån fartyget kommer. Läs gärna det halvfeta ovan igen!

## **BESÄTTNINGSBYTEN – HUR GÖRS DE I ANDRA LÄNDER?**

Sveriges Skeppsmäklare har arbetat med problemen kring detta under flera år och vi började med att skicka ut en enkät till övriga EU-länder. Kanske är detta ett vanligt problem som vi tillsammans kunde lösa, tänkte vi förhoppningsfullt.

**Sveriges Skeppsmäklareförening**  
(The Swedish Shipbrokers' Association)

---

**Nr 8 2024 sid 7**  
**[www.swe-shipbroker.se](http://www.swe-shipbroker.se)**

Men våra frågor möttes mest med stora frågetecken. Vadå problem med besättningsbyten...? Det är väl självklart att gränspoliserna finns i hamnen, eller i alla fall kommer när den efterfrågas... Detta är den samfälliga uppfattningen på kontinenten.

I Danmark har man dock i stället utarbetat en något annorlunda praxis som fungerar. Landet är indelat i tolv olika polisregioner med varsitt huvudkontor och när en sjöman behöver visering körs sjömannen i bil till närmaste huvudkontor där alla kontroller görs innan man körs till Kastrup och flyget hem.

## BESÄTTNINGSBYTEN – VAD GÖR SVERIGES SKEPPSMÄKLARE?

Onsdag 4 september kommer, utöver vd, Sveriges Skeppsmäklares ordförande Anna-Karin Ekman och Ida Kristoffersson samt gränspolisrådets ordförande Fredrik Pettersson att uppvakta infrastrukturminister Andreas Carlson. Vi uppvaktar honom trots att vi vet att den som egentligen råder över ändringar i utlänningslagen är justitieminister Gunnar Strömmer, vi kräver helt enkelt att Andreas Carlson ska ta ett stort helhetsgrepp för sjöfarten. Eventuellt kommer även någon från justitiedepartementet att delta i mötet.

Oavsett vilket är våra krav följande:

\* **Ändra i utlänningslagen** så att följande kommuner får ha gränsövergångsställen: Tjörn, Uddevalla, Stenungsund, Köping, Kristinehamn, Gullspång, Vänersborg, Lidköping och Grums.

\* **Hitta pragmatiska lösningar** när sjöfarten som arbetar 24/7 måste inordna sig under en gränspolis som bara vill arbeta under kontorstid. Taxi till närmaste öppna polisstation är ett förslag.

\* **Säkerställ att ingen svensk medborgare någonsin ska nekas tillträde till svensk mark.** Är det ens lagligt att hindra dem?

\* Inse att sjöfarten numera är så övervakad att det går att bevisa att ett fartyg inte varit utanför EU:s yttre gräns, **säkerställ därmed att ingen visering ska göras för Schengenmedborgare.**

Länkar till tidigare artiklar i ämnet:

[Skeppsmäklarnytt nr 6 \(om de förändrade rutinerna\)](#)

[Skeppsmäklarnytt nr 7](#) (bakgrund till problemet och att vi får träffa ministern)

[Skeppsmäklarnytt nr 10 2023](#) (om svaret på vårt brev till infrastrukturministern.)



# INFRASTRUKTURMINISTERN SAMLADE DEN MARITIMA NÄRINGAREN FÖR EN STARKARE BLÅ EKONOMI

Infrastrukturminister Andreas Carlson (KD) bjöd häromveckan in redare, hamndirektörer och representanter för den blå ekonomins branschföreningar och intresseorganisationer.

Syftet med mötet var att ge aktörer inom den svenska blå ekonomin en möjlighet att diskutera och föreslå åtgärder inför regeringens kommande arbete med en ny maritim strategi.



Efter arbetet i smågrupper fick alla gå runt och markera fem av de förslag de gillade mest. "Synliggöra yrken inom de blå näringarna" fick överlägset flest gillamarkeringar.

– Vår förhoppning är att arbetet ska leda fram till en ny maritim strategi. Vi har idag redan en fungerande blå ekonomi, och då menar jag alla aktörer som utgår från havet, men vi kan och ska bli bättre, sa Andreas Carlson bland annat.

– Vi behöver stärka konkurrenskraften och arbeta tillsammans för att uppnå detta. Ordet tillsammans är vägledande ord i detta för att se vad vi kan göra tillsammans, vi vill se vilka måkonflikter som finns och se frågorna ur ett strategiskt perspektiv. Bara så kan vi se helheten och hur vi stärker den blå ekonomin och maritima näringarna samfällt. Vi ska arbeta för fossilfrihet i en blå ekonomi som är robust och konkurrenskraftig, menade Andreas Carlson och alla i salen såg ut att hålla med.

## ALLA KLARADE ICS-TENTAN I MAJ

Fem personer skrev examen i ICS Tutorship i maj och alla fem klarade var sitt ämne:

Hannes Bodelsson	Introduction to shipping
Silvia Burguera Perpiña, Preem	Ship operations and management
Robine Lindqvist, EFO	Introduction to shipping
Fred Sternå, Wagenborg Shipping	Introduction to shipping
Marcus Törnqvist, Stockholm Exergi	Tanker chartering

Alla ämnen räknas som delkurser för diplommet Professional Qualifying Examination (PQE), som består av totalt sju ämnen.

Nästa examenstillfälle är 11-21 november, sista anmälningdag är 6 oktober.

Därefter är nästa examenstillfälle 12-22 maj, med sista anmälningdag 9 april.

Mer information om utbildningen i ICS Tutorship finns på [föreningens hemsida](#).

Hör av dig till [info@swe-shipbroker.se](mailto:info@swe-shipbroker.se) vid frågor och för att få anmälningblankett.

### **Stipendier att söka för privatpersoner som vill läsa ICS**

Det finns även i höst stipendiemedel att söka för personer som läser ICS Tutorship privat, och alltså inte får utbildningen betald av sin arbetsgivare. Man söker då stipendium från Sveriges Skeppsmäklare, som har fått medel för detta ändamål av Clarence Dybecks Stiftelse för sjöfartsutbildning.

Stipendiet gäller för upp till hälften av kostnaden för utbildningen och max 10 000 kr per person. Det finns en begränsad pott och det är först till kvarn som gäller.

## FÖRENINGEN GER NY TULLKURS 21 OCH 22 OKTOBER

Du som ännu har mer att lära om att det nya som händer inom tullens område, i höst kör vi en ny tullkurs. Nytt för den här gången är att vi ska försöka göra den ännu enklare att förstå för de som tycker det här med tull är krångligt.

Kursen börjar 13 00 på måndagen 21 oktober och avslutas 16 00 den 22 oktober, anteckna gärna datumet redan nu, kursinbjudan kommer inom kort!

# KALENDARIUM

## September

4	Möte med infrastrukturminister Andreas Carlson
5	Styrelsemöte, Stockholm
10	Rekryteringsmässan för studenterna på Internationell Logistik
26	Världssjöfartens dag

## Oktober

15 – 18	FONASBA-möte, Aten
21 – 22	Tullkurs, Göteborg

## November

11 – 21	Examen i ICS tutorship
13	EMSWe-möte (blir ev inställt)
14	Sjöfartsentusiastdagen, Göteborg. <a href="#">Anmälan här.</a>
15	Styrelsemöte, Göteborg

## 2025

### Januari

16 – 17	Kurs i torrlastbefraktning
---------	----------------------------



Sveriges Skeppmäklareförening  
(The Swedish Shipbrokers' Association)

---

Nr 8 2024 sid 11  
[www.swe-shipbroker.se](http://www.swe-shipbroker.se)