

SKEPPSMÄKLARNYTT

Två platser kvar till årsmötet 8 maj i Karlstad
ECASBA-mötet i juni – alla kan anmäla sig!
Nationella planen presenterad

Sveriges Skeppsmäklare med i Chalmers Sjöfartshögskolas Sjöfartsråd
Föreningen kräver bättre rutiner hos Trafikverket
Trafikverket: vi förstår frustrationen, har vidtagit åtgärder så det inte händer igen

Massivt nej till höjda avgifter för inlandssjöfarten i föreningens remissvar
Tullkurs med nya insikter – och nu vill Tullverket förstå fartygsagenterna bättre

Upphandlingen äntligen klar: nya isbrytaren börjar byggas i Sydkorea
Kalendarium



Sveriges Skeppsmäklare
(The Swedish Shipbrokers' Association)

TVÅ PLATSER KVAR TILL ÅRSMÖTET

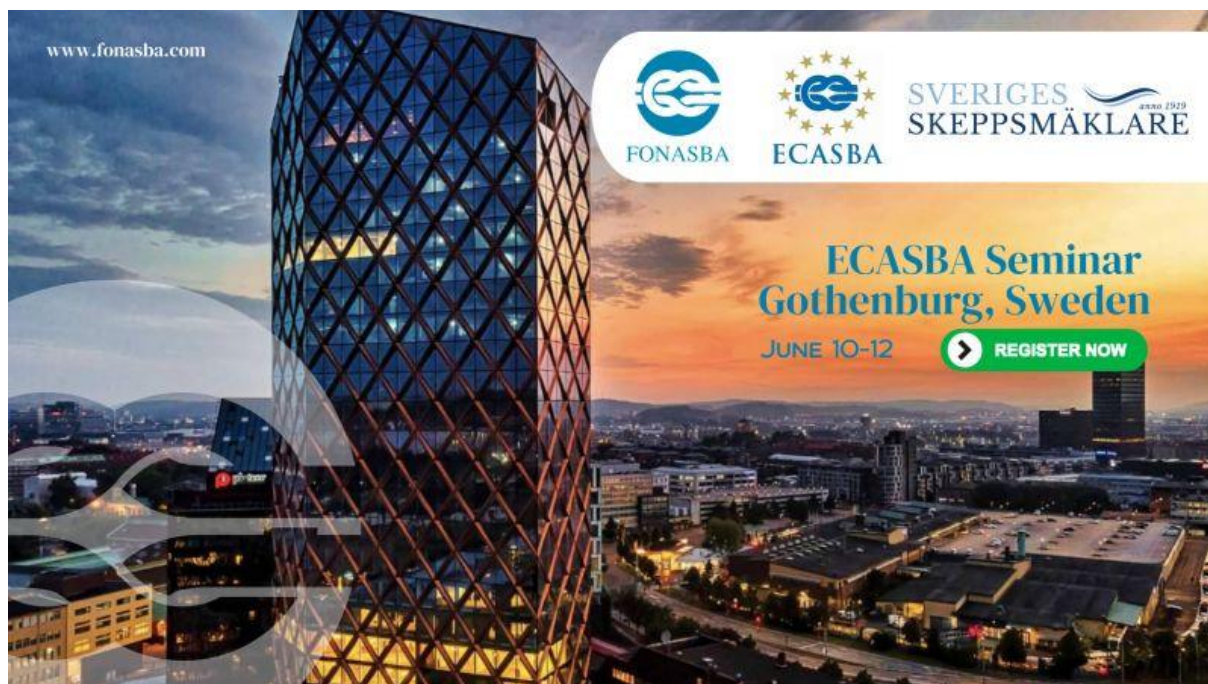
78 personer är hittills anmälda till årets höjdpunkt, föreningen årsmöte. För den som ännu inte bestämt sig är det kort tid kvar, på tisdag kl 12 00 stänger vi anmälan och i praktiken finns det bara två platser kvar!

För den som är snabb bjuds det alltså på båttur i hamnen i Karlstad med Stella Polaris, val av ny ordförande, presentation av vår blivande vd och slutord från den avgående, samt middag med cowboy-tema.

[Mer information och anmälan här!](#)

ECASBA-MÖTET I JUNI – ALLA KAN ANMÄLA SIG!

I juni finns det flera tillfällen till att träffa europeiska skeppsmäklarkollegor: 10 – 11 juni bjuder de nordiska skeppsmäklarföreningarna in till ECASBA Seminar.



Programmet ser ut som följer:

10 juni

16 30: Buss till m/s Hamnen och en rundtur i Göteborgs hamn med vd Göran Eriksson som guide. Båtturen avslutas vid Klippan.

17 30 buss från Jacy'z till Klippan och vår välkomstreception i form av midsommarfest i Skeppsmäklarens trädgård, dvs Brax Shipping, Klippan 3.

11 juni

09 00: Seminariet börjar med rubriker såsom:

* Gateways of Resilience: Agents and Brokers at the Frontline of Maritime Security.

Sveriges Skeppsmäklare
(The Swedish Shipbrokers' Association)

- * European activity update.
- * What if ...the Nordic countries were only one?
- * Market update, including energy transition.
- * Panel discussion: How shipbrokers stay relevant and positioned as business relationships advance.
- * Pioneering Remote Pilotage with DanPilot.
- * Panel discussion: The benefits and challenges with EMSWE/MSW, Nemo, the Finnish way.

16 45 Closing remarks by ECASBA:s ordförande Raymond Troch.

18 30 buss till Stenpiren där vi går ombord i m/s Medvind för skaldjurskryssning och underhållning. (OBS, det går även att enbart delta i skaldjurskryssningen till självkostnadspris. Maila då info@sverigesskeppsmaklare.se.)

Vill du delta i hela ECASBA-seminariet? [Läs mer och anmäl dig!](#)

NATIONELLA PLANEN PRESENTERAD

I tisdags presenterade regeringen sin nya nationella plan för transportinfrastrukturen i Sverige. I den pressrelease som regeringen skickade ut efteråt presenteras, utöver stora investeringar i nya vägar och järnvägar, också stora satsningar på drift och underhåll av väg- och järnvägsnät.

Vidare skriver man att drift och underhåll av vägar och järnvägar är en förutsättning för att säkra den statliga transportinfrastrukturens funktion och tillförlitlighet och att det därmed är viktigt för såväl medborgare som näringsliv.

Totalt kommer den ekonomiska ramen för planperioden 2026–2037 ligga på 1 171 miljarder kronor. Detta innebär en ökning på 203 miljarder kronor jämfört med föregående plan, vilket motsvarar en ökning med 21 procent på fyra år.

På vägsidan innebär planen att allt det eftersatta underhållet kommer att kunna återtats. På järnvägen, där arbetena tar längre tid och störningarna vid arbete blir mer märkbara (till exempel vid trafikavstängningar), kommer medlen att räcka för att Trafikverket ska kunna genomföra alla de underhållsarbeten man bedömer kan hinnas med under perioden.

Förutom stora satsningar på underhåll ökas även medlen till så kallade trimnings- och miljöåtgärder, dvs satsningar i transportsystemet som ökar trafiksäkerheten, minskar miljöpåverkan eller ökar kapaciteten och som kostar högst 150 miljarder kronor.

Hur mycket man än läser pressmeddelandet nämns inte ordet sjöfart en enda gång. Satsningarna på sjöfarten är nämligen så små att de knappast märks i sammanhanget.

Bland de satsningar på sjöfart som ändå ingår i planen finns beställningen av ny isbrytare, muddring av farleden i Luleå hamn, nya slussar i Trollhätte kanal, fortsatt muddring av farleden i Göteborgs hamn och ombyggnad av Södertälje sluss för att kunna ta emot större fartyg samt satsningen på Hjulstabron.

När Sveriges Skeppsmäklare bjöds in till det remissmöte som regeringen kallade till i december framförde vi att de satsningar som görs för sjöfarten är mycket bra, men att vi krävde samtidigt att sjöfartens drift och underhåll också ska in i Nationell plan, precis som väg och järnvägsunderhåll.

Det kravet har vi självklart inte släppt, även om redan då insåg att det är något vi får lobba för till nästa Nationella plan. Planen som togs nu ska gälla fram till 2037, men den revideras vart fjärde år. Då ska även sjöfartens drift och underhåll finnas med!

SVERIGES SKEPPSMÄKLARE MED I CHALMERS SJÖFARTSHÖGSKOLAS SJÖFARTSRÅD

Som vi skrivit om tidigare har Chalmers Sjöfartshögskola sedan årsskiftet varit en egen enhet inom Chalmers. Och som sådan har de även tillsatt ett Sjöfartsråd, som ska vara med när det krävs strategiska beslut, oavsett om det gäller Sjöingenjörsprogrammet, Sjökaptenprogrammet eller Internationell Logistik.



I Sjöfartsrådet sitter representanter från Svensk Sjöfart, Sveriges Hamnar, SMTF, Sjöbefälsföreningen, Skärgårdsredarna, Sjöfartsverket, RISE samt studenter och personal från Chalmers Sjöfartshögskola med skolchefen Fredrik Olindersson i spetsen.

På mötet framförde Sveriges Skeppsmäklare bland annat att vi gärna ser en återgång till en praktikperiod som ligger i slutet av vårterminen, i stället för som nu i början.

Sveriges Skeppsmäklare
(The Swedish Shipbrokers' Association)

Vi fick också veta att söktrycket till samtliga sjöutbildningar ökat markant de senaste åren. Jämfört med 2025 har exempelvis söktrycket på Internationell Logistik ökat med hela 39 procent! Det bådär gott inför framtiden.

Nästa möte blir den 18 juni, och då ska vi helst ha ett bra svar på följande fråga: Vilka forskningsgrupper ska Chalmers Sjöfartshögskola satsa på?

Ni som har åsikter i frågan får gärna mail berit@sverigesskeppsmaklare.se

FÖRENINGEN KRÄVER BÄTTRE RUTINER HOS TRAFIKVERKET

Tidigare i år skrev föreningen till Trafikverket för att påtala de helt orimliga konsekvenserna som drabbade sjöfarten när snön föll på Södertäljebron i vintras.

Med brevet ville vi framför allt uppmana Trafikverket att skapa rutiner så att sjöfarten inte riskerar att råka ut för samma sak igen, nästa vinter.

Bakgrunden till vår kritik är följande:

Den 6 januari kl 06 45 tar m/s Electramar lots in till Västerås för lastning. Planerad ankomst till kaj är 14 00 och agenten har beställt stuveriet för att direkt starta lastning, och tanken är att de ska arbeta hela kvällen, till lastningen är klar, vilket innebär övertid.

Kl 09 45 meddelar lotsarna att fartyget måste söka väntekaj i Södertälje eftersom den E4-klassade bron inte kan öppnas. Det ligger helt enkelt för mycket snö och is på bron; broklaffarna går inte att öppna.

Fartyget får alltså backa tillbaka och vänta i Södertälje, samt avboka stuveriet. Lotsarna informerar att Trafikverket ska snöröja bron under natten, och lots bokas till nästa morgon.

Lotsen kommer ombord enligt plan den andra dagen och fartyget stävar återigen mot Mälaren. Men framme vid bron, tvingas man återigen vända tillbaka till väntekajen – bron kan fortfarande inte öppnas!

Agenten tvingas därför återigen avboka stuveriet. Lots bokas om till nästa morgon och agenten får löfte om att Trafikverket ska provöppna bron redan kl 04 00 på morgonen.

Den 8 januari, alltså den tredje dagen, kommer lots återigen ombord och allt ska fungera - men framme vid bron inser både lots och befälhavare att löftet från Trafikverket inte var vatten värt.

Bron går fortfarande inte att öppna och fartyget backar återigen tillbaka till Södertäljes väntekaj.

En frustrerad fartygsagent ringer återigen lotsbeställningen, och får då veta att man inte alls provöppnat bron under natten. Enligt lotsarna tyckte Trafikverket att det inte var nödvändigt då dom ansett att de fått bort "tillräckligt" med snö från bron. Återigen måste stuveriet bokas av.

Nu är rederiet ordentligt uppretat och meddelar att fartyget måste in till kaj nästa dag annars struntar de i Västerås och kör direkt till nästa hamn. Agenten får även ett mail, som rederiet vill ha vidareförmedlat till lotsplaneringen:

As discussed on the phone, this is not an acceptable situation for us. This is now the 3rd trial that has failed. I have not seen any explanation or action plan for how this problem is being solved or who will stand for the costs of this.

We have the vessels' daily costs, the bunkers, the pilot costs and commercially the delay is causing also a lot of costs.

We require an explanation for this situation and how it can be possible that we must approach the bridge 3 times without it opening and obviously no one knowing for sure if it will open or not. Have there been any test openings in between? Or is this experiment now only taken out on us as shipowners (let alone the cargo owners who don't get their cargo shipped)?

I require full action plan for what has been done so far and how authorities are now planning to handle this, so that we can be sure that the vessel can enter tomorrow.

Något svar kom inte, men den 9 januari, vid den fjärde dagens försök, gick bron upp och fartyget kunde fortsätta in i Mälaren. Äntligen!

Allt detta fick en massa konsekvenser.

Utöver allt strul och extraarbete för fartygsagenten, behövde stuveriet bokas om en massa gånger och lastningen var tvungen att ske på helgövertid, istället för mitt i veckan. Självklart blev även fartyget försenat till nästa hamn. Den schemalagda provianteringen fick också bokas om.

Extrakostnaderna för lotsningen blev ca 70 000 SEK, och då hade ändå fartygsagenten lyckats förhandla bort två av de fyra startavgifter som Sjöfartsverket först ville ta ut.

Väntekajen i Södertälje kostade ytterligare 27 000 SEK och hamnen i Västerås tog även den en viss (enligt rederiet rimlig) extrakostnad för varje uppskjuten lastningsprocedur. Lägg ihop det med rederiets egna kostnader för extra bunkers, besättningstid etc. Detta är helt orimliga konsekvenser för att Trafikverket inte lyckats röja snön från en bro.

Vi skrev alltså till Trafikverket för att vi ville få en förklaring till det inträffade och framförallt ville vi veta vilka lärdomar som dragits, och vilka nya instruktioner som gått ut så att detta aldrig behöver hända igen!

Och vi avslutade brevet med: Vi vet att Trafikverkets huvudfokus är att utveckla ett robust transportsystem, detta måste väl även inbegripa snöröjning av en bro som är nödvändig för sjöfarten?

TRAFIKVERKET SVARAR: VI FÖRSTÅR FRUSTRATIONEN, HAR VIDTAGIT ÅTGÄRDER SÅ DET INTE HÄNDER IGEN

Trafikverket tackar för er skrivelse och för att ni uppmärksammar de allvarliga konsekvenser som uppstod för sjöfarten i samband med händelsen vid Södertäljebron i januari.

Vi vill inledningsvis uttrycka vår förståelse för den frustration och de problem som uppstod för berörda aktörer. De upprepade försöken att passera bron, den bristande förutsägbarheten samt de merkostnader och störningar som detta medförde är beklagliga. Vi ser allvarigt på det inträffade och beklagar de konsekvenser som drabbade såväl rederi, hamn och övriga involverade parter.

Orsaken var stora snömängder i kombination med dåvarande arbetssätt för snöröjning, vilket påverkade broöppningen. Vi konstaterar att våra rutiner och vår samordning inte var tillräckliga. Med anledning av händelsen har vi genomfört en översyn av våra rutiner och vidtar nu åtgärder för att minimera risken för liknande händelser framöver.

Bland annat:

- anpassad snöröjning för att undvika snöansamling i kritiska delar*
- införande av snöslunga för effektivare snöröjning*
- förbättrad intern samordning*
- tydligare rutiner för kontroll och provöppning innan besked lämnas.*

Vår ambition är att säkerställa en mer tillförlitlig och transparent hantering, där berörda aktörer får tydlig och korrekt information om förutsättningarna för passage.

Vi delar er uppfattning om vikten av att upprätthålla ett robust transportsystem där även sjöfartens behov beaktas. De erfarenheter som dragits från denna händelse är en viktig del i vårt fortsatta förbättringsarbete.

Låt oss hoppas att dessa nya rutiner räcker när nästa vinter kommer.

MASSIVT NEJ TILL HÖJDA AVGIFTER FÖR INLANDSSJÖFARTEN I FÖRENINGENS REMISSVAR

Från och med 1 juli vill Sjöfartsverket höja sina avgifter för trossföring i våra slussar. En avgiftshöjning som för ett av våra medlemsföretag innebär kostnadsökningar på ungefär 300 000 kr årligen, på en redan usel kostnadskalkyl.

Idag kostar det 2 200 kr per anlöp in i Mälaren, efter 1 juli vill Sjöfartsverket ta ut 6 000 kr per anlöp. Även sjöfarten in i Vänern drabbas, dock inte med lika stora höjningar.

I vårt remissvar motsatte vi oss självklart alla höjningar – framförallt eftersom de riktas specifikt till trafiken på de inre vattenvägarna!

Därtill föreslog vi att trossavgifterna inte bara bibehålls på dagens nivå, utan att de tas bort helt och hållet!

Vi kan faktiskt inte förstå hur Sjöfartsverket ens kan komma på tanken att motivera sin höjning av trossföringen vid Södertälje sluss med sitt eget beslut om att samordna lotscentralen i Södertälje med den i Stockholm, ett beslut som aldrig varit ute på remiss eller annat samråd.

Sveriges Skeppsmäklare kan helt enkelt inte köpa själva premissen bakom höjningen för Mälartrafiken.

Vi vill absolut inte se ökade kostnader för sjöfarten i Vänern och i Mälaren, och ännu mindre en höjning av avgifter som ska träda i kraft redan 1 juli i år, bara några månader efter att förslaget lanserats. Sjöfrakterna förhandlas med betydligt längre framförhållning än så.

Om det ska ske en höjning, vilket vi alltså motsätter oss, anser vi att den bör samordnas med övriga höjningar av farledsavgifterna som brukar komma vid varje årsskifte. Då har redare och transportköpare möjlighet att ta ställning till kostnadsbildningen vid fraktförhandlingen.

Men framförallt vill vi framföra det ologiska i att Sjöfartsverket över huvud taget tar ut en avgift för trossföringen.

Under 2025 genomfördes 5 350 trossföringar i Trollhätte kanal och 1 429 i Södertälje kanal. Om de siffrorna står sig även med det nya avgiftsförslaget blir intäkterna sju miljoner för Trollhättan och dryga fyra miljoner för Södertälje, pengar som kan sättas i relation till de dryga 300 miljoner som sjöfarten i söder (som i princip aldrig behöver isbrytarassistans) betalar för isbrytningen i norr.

Vi anser att trossföringen, precis som isbrytningen och farledsunderhållet, bör ses som en ren infrastruktur, alltså något som bör ingå i nationell plan och likställas med motsvarande kostnader för järnväg och väg. Men tills vi lyckats med den bedriften bör trossföringen ingå i farledsavgifterna.

Sveriges Skeppsmäklare
(The Swedish Shipbrokers' Association)

För precis som ingen redare och transportköpare betalar en extra isbrytaravgift när Bottenviken fryser till och assistens behövs, bör någon redare och transportköpare betala extra för sin trossföring. Särskilt inte som det är en avgift som endast drabbar den del av sjöfarten som slåss allra hårdast för att försöka flytta gods från överfulla vägar och järnvägsspår till den underutnyttjade vattenvägen!

TULLKURS MED NYA INSIKTER – OCH NU VILL TULLVERKET FÖRSTÅ FARTYGSAGENTERNA BÄTTRE

Det var nästan 40 personer anmälda till vår senaste tullkurs, där vi hade flera representanter från Tullverket som kurslärare, inklusive fartygsklareringen på Arlanda.

Förutom nya kunskaper som kursdeltagarna fick sig till livs resulterade kursen även i att Tullverkets egen helpdesk insåg att de behövde lära sig mer, om hur fartygsagenternas verklighet ser ut, på andra sidan MSW.



Säga vad man vill, men våra nya kurslokaler på Hotell Pigalle kan man inte klaga på.

Först ut att ta emot dem blir GAC Göteborg som ser fram emot ett besök i mitten av maj. Därefter kan det bli besök hos Gillis Shipping i Karlshamn för Tullverkets Malmöavdelning, medan Shorelink i Skellefteå antagligen får besök av Tullverkets Umeåavdelning och vi ska även försöka sy ihop ett besök någonstans i Stockholmstrakten för Stockholmsavdelningen.

Sveriges Skeppsmäklare
(The Swedish Shipbrokers' Association)

Nr 4 2026 sid 9
www.sverigesskeppsmaklare.se

En fråga som diskuterades på kursen var hur man ska se på fartyg som går i inrikes trafik, men som på sin väg mellan två svenska hamnar måste passera öppet hav, dvs går utanför EU:s tullområde.

Enligt tullkodex skulle det egentligen då krävas att man återigen skickar in ett tullstatusbevis inför hamn nummer två. Detta låter förstås helt orimligt och det var det också! Det står nämligen i *Tullordningen 4 kap. 10§ att befälhavaren friskrivs från att behöva anmäla varor (i enlighet med 4 kap 1–5§§) som fraktas sjövägen mellan två svenska platser, även om fartyget under sin rutt lämnar svenskt tullområde. Det innebär alltså att ett tullstatusbevis inte heller ska anmälas trots att fartyget under sin färd passerar internationellt vatten och därmed lämnar såväl svenskt som unionens tullområde per definition i artikel 4 tullkodex.*

Det var skönt att få detta klarlagt.

Men kansliet, som i flera år arbetat för att svenska besättningsmän som enbart går inom Schengen (men ibland kommer ut på internationellt vatten precis som i exemplet ovan) skulle förstås uppskatta en lika pragmatisk inställning när det gäller de ombordanställda, som det uppenbarligen finns för godset.

UPPHANDLINGEN ÄNTLIGEN KLAR: NY ISBRYTAREN BÖRJAR BYGGAS I SYDKOREA

Äntligen är det klart! Sjöfartsverket har tecknat kontrakt med det sydkoreanska varvet HD Hyundai Heavy Industries om att bygga en ny isbrytare. Fartyget blir större än dagens isbrytare och kan bryta en upp till 32 meter bred ränna. Den nya isbrytaren planeras att levereras 2029.

Sveriges nuvarande stora isbrytare byggdes under 1970- och 80-talen och närmar sig slutet av sin tekniska livslängd. Samtidigt ökar behovet av isbrytning, inte minst till följd av mer krävande vintrar och tuffare isförhållanden till sjöss.

Det sydkoreanska företaget är ett av världens största varv och en global aktör inom skeppsbyggnad och marina system. Företaget har levererat över 2 300 fartyg och har erfarenhet av avancerade lösningar, inklusive leverans av fartyg med motorer som kan drivas med metanol.

Förnyelsen av isbrytarflottan är en del av ett långsiktigt arbete där planering för ytterligare isbrytare pågår. Vad den nya isbrytaren ska heta är ännu inte bestämt.

Du har väl noterat att nästa Sjöfartsentusiastdag blir den 22 oktober, på Posthotellet i Göteborg?

Sveriges Skeppsmäklare
(The Swedish Shipbrokers' Association)

Nr 4 2026 sid 10
www.sverigesskeppsmaklare.se

KALENDARIUM 2026

Maj

7 Styrelsemöte i Karlstad
8 [Årsmöte i Karlstad](#)
11–21 Examen i ICS Tutorship

Juni

10 – 11 ECASBA:s EU-konferens, i Göteborg [Anmälningsslänk!](#)
23 – 25 Maritim Mötesplats under Almedalsveckan

Oktober

22 Sjöfartsentusiastdagen, på Posthotellet i Göteborg

November

16 – 17 Kurs i Linjesjöfart och hamnar, i Göteborg



Sveriges Skeppsmäklare
(The Swedish Shipbrokers' Association)