



Besättningsbyten inom svensk sjöfart

En analys av problematiken för svenska sjömän vid gränsövergångar i Sverige

Kandidatarbete inom internationell logistik

FREDRIK LÖFGREN
KENG WUANG FENG

INSTITUTIONEN FÖR MEKANIK OCH MARITIMA VETENSKAPER

CHALMERS TEKNISKA HÖGSKOLA
Göteborg, Sverige, 2025

Besättningsbyten inom svensk sjöfart

En analys av problematiken för svenska sjömän vid
gränsövergångar i Sverige

Kandidatarbete inom internationell logistik

FREDRIK LÖFGREN
KENG WUANG FENG

Institutionen för mekanik och maritima vetenskaper
Avdelningen för maritima studier
CHALMERS TEKNISKA HÖGSKOLA
Göteborg, Sverige, 2025

Besättningsbyten inom svensk sjöfart

En analys av problematiken för svenska sjömän vid gränsövergångar i Sverige

FREDRIK LÖFGREN

KENG WUANG FENG

© FREDRIK LÖFGREN, 2025

© KENG WUANG FENG, 2025

Institutionen för mekanik och maritima vetenskaper

Chalmers tekniska högskola

SE-412 96 Göteborg

Sverige

Telefon: + 46 (0)31-772 1000

Omslag:

[Gränsövergångar i Sverige (Skapad med OpenAI från prompten "illustrera en bild av denna text" följt av arbetets sammandrag, 2025),]

Institutionen för mekanik och maritima vetenskaper

Chalmers tekniska högskola

Göteborg, Sverige 2025

FÖRORD

Detta arbete är skrivet på Chalmers Tekniska Högskola vid institutionen för Mekanik och Maritima Vetenskaper. Uppsatsen är ett kandidatarbete om 15 högskolepoäng för kandidatprogrammet Internationell Logistik.

Vi vill börja med att rikta ett stort tack till Sveriges Skeppsmäklare som gav oss tillgång till material, kontakter och djupare förståelse för ämnet. Vi riktar ett stort tack till samtliga företag och sjömän som deltog i intervjuerna, deras kunskap och erfarenheter gjorde studien möjlig. Vi vill även tacka vår handledare Martin Larsson vägledningen under arbetets gång.

Besättningsbyten inom svensk sjöfart

En analys av problematiken för svenska sjömän vid gränsövergångar i Sverige

FREDRIK LÖFGREN

KENG WUANG FENG

Institutionen för mekanik och maritima vetenskaper

Chalmers tekniska högskola

SAMMANDRAG

Den 19 augusti 2024 införde Sveriges Kustbevakning skärpta regler gällande gränspassage i Sverige. Det innebär att fartyg tillåts utföra besättningsbyten i färre hamnar än tidigare, samt under striktare tider om dagarna. Syftet med studien var att undersöka de problem som uppstått för svensk sjöfart på kort och långsikt till följd av de nya reglerna samt identifiera lämpliga lösningar på problemen. Studien fokuserar på svensk sjöfart utifrån agenturers och sjömäns perspektiv.

Det är en kvalitativ studie i form av semistrukturerade intervjuer där fem Agenturer och fyra sjömän intervjuades. Resultatet visar att sjömännen har påverkats negativt av de skärpta reglerna på kort sikt. De upplever ökad stress och oro på grund av osäkerheten kring när de får mönstra av och på. På lång sikt såg sjömännen att det kan påverka antalet som vill jobba till sjöss i Sverige. Agenturerna har behövt lägga ner mer tid för planering och utförande av besättningsbyten. Agenturerna ansåg att problemen kan bli skadliga för Sverige då det lett till ett inkomstbortfall för taxi, hotell och flyg i Sverige. Flera respondenter uttryckte frustration kring att gränspassager är jämförelsevis problemfria i andra EU-länder.

Lösningen som samtliga intervjuade bad om var att utöka öppettiderna och tillämpa likartade rutiner som i andra EU-länder. Sjömännens lyfte även förslag om att införa digitala kontroller genom till exempel Teams alternativt digitala ID-verifieringar. Avslutningsvis fann studien att reglerna hittills tillämpats under en kort period och att det återstår att se hur rutinerna potentiellt sett förändras i framöver, samt vilket utfall som reglerna kommer ha på långsikt.

Nyckelord: Besättningsbyten, Sjöfart, Gränspassage, Gränsövergångar, Gränskontroll, Schengenavtalet, Schengen, Maritime Labour Convention, Påmönstring

Crew changes in Swedish Shipping

An analysis of the challenges faced by Swedish seafarers at border crossings in Sweden

FREDRIK LÖFGREN

KENG WUANG FENG

Department of Mechanics and Maritime Sciences

Chalmers University of Technology

ABSTRACT

On 19th of August 2024, the Swedish Coast Guard introduced stricter regulations governing maritime border crossings in Sweden. The new regulations limit the number of ports where crew changes can occur. The aim of the study was to examine the long- and short-term challenges that these regulations have posed for the Swedish marine sector and to identify potential solutions. The analysis focuses on Swedish shipping from the perspective of agencies and seafarers.

A qualitative case study was conducted, consisting of semi-structured interviews with representatives from five agencies and four active seafarers. The interviews were analysed and the results indicated that the regulations have had immediate negative effect on the seafarers' lives. The report showed increased stress and anxiety levels due to the uncertainty associated with unclear timelines for signing on and off vessels. The maritime agencies have noted increased administrative burdens and logistical complications in carrying out the crew changes. In the long term, seafarers have expressed concern that the stricter rules could affect the number of people who want to pursue careers in the maritime sector in Sweden. The agencies have highlighted the economic loss of income from taxis, hotels and flights that will influence Sweden. Additionally, several respondents have expressed frustration amidst the fact that border crossings in other EU-countries appear to be less restrictive and more efficient.

The interviewees advocated for extended operating hours and increase flexibility in the procedures. The seafarer's solution specifically raised proposals for digital controls through, for example, Teams or digital ID verifications. Lastly, the study indicate that the revised regulations have only been in effect for a limited time. It remains uncertain how the procedures potentially will evolve over time as well as the outcome the regulations will have in the long term.

The report is written in Swedish.

Keywords, Crew change, border crossings, border controls, shipping, the Schengen codex, Schengen, Maritime Labour Convention, shipping

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

1. Inledning.....	1
1.1 Bakgrund.....	2
1.2 Syfte.....	2
1.3 Frågeställning.....	2
1.4 Avgränsningar.....	3
2. Teori.....	4
2.1 Maritime labour convention – sjömäns rättigheter.....	4
2.1.1 Sjömäns rättigheter.....	4
2.1.2 Sjöarbetskonventionen.....	4
2.1.3 Covid-19.....	4
2.2 EU – unionsrätten och fri rörlighet.....	5
2.2.1 Schengensamarbetet.....	5
2.2.2 Kustbevakningens skärpta rutiner.....	6
2.3 Utmaningar vid besättningsbyten.....	6
2.3.1 Regulatoriska utmaningar.....	6
2.3.2 Logistiska utmaningar.....	6
2.3.3 Humanitära utmaningar.....	6
2.4 Procedur för besättningsbyten i Sverige.....	7
2.4.1 Kustbevakningen.....	7
2.4.2 Gränspolisen - gränsövergångar.....	7
2.5 Procedurer för besättningsbyten i andra EU länder.....	7
2.5.1 Nederländernas rutiner vid gränskontroller.....	7
2.5.2 Danmarks rutiner vid gränskontroller.....	7
2.6 Sveriges skeppsmäklare.....	8
2.6.1 Sveriges skeppsmäklares roll under 2024.....	8
2.6.2 Rapporterade problem.....	8
3. Metod.....	10
3.1 Litteraturöversikt.....	10
3.2 Intervjuer och urval.....	10
3.3 Dataanalys.....	11
3.4 Etik.....	12
4. Resultat.....	13
4.1 Påverkan på svenska sjömän.....	13
4.1.1 Av- och påmönstring.....	13
4.1.2 Hälsa och välmående.....	13
4.1.3 Säkerhet och arbetsmiljö.....	13

4.2 Påverkan på agenturer	14
4.2.1 Ekonomiskt.....	14
4.2.2 Operativt.....	14
4.2.3 Syn på regelverk och myndigheter.....	15
4.3 Potentiella lösningar	16
5. Diskussion	17
5.1 Påverkan på svenska sjömän	17
5.2 Problem som skapats på kort sikt.....	18
5.3 Potentiella lösningar	18
5.4 Metoddiskussion.....	19
6. Slutsatser	21
6.1 Rekommendationer till fortsatt arbete.....	21
Källförteckning.....	22
BILAGA 1	25
BILAGA 2.....	26
BILAGA 3.....	27

FIGURFÖRTECKNING

Figur 1 *Karta av Sveriges territorialhav och ekonomiska zon (Kustbevakning, u.å.)*

TABELLFÖRTECKNING

Tabell 1 Intervjupersoner i studien, Agenturer.

Tabell 2 Intervjupersoner i studien, Sjömän.

FÖRKORTNINGAR OCH BEGREPP

MSW – Maritime Single Window

1. INLEDNING

I takt med att sjöfarten vuxit globalt har multinationella besättningar blivit vanligare ombord på fartyg (Brenker, M., Möckel, S., Küper, M. et al 2017). Enligt en rapport från BIMCO 2021, transporterar sjöfarten idag 90% av världens gods och sysselsätter över 1.9 miljoner sjöfarare i den internationella flottan (International Chamber of Shipping, 2023). Besättningen är en kritisk komponent som möjliggör dagens sjöfart och den fria rörligheten är central för en välfungerande sjöfart. I Europa ses sjöfarares möjlighet att mönstra av och på i hamnar som en självklarhet. 1985 togs Schengenavtalet fram mellan europeiska länder med syftet att underlätta fri rörlighet mellan dem. Kodexen har sedan utvecklats och reviderats till den förordning som finns idag. Europaparlamentets och rådets förordning 2016/399, s.k. Schengenavtalet, syftar till att underlätta passage i de inre gränserna mellan EU:s medlemsstater utan passkontroll. Avtalet ska även garantera medborgarnas säkerhet genom att tillämpa skarpare kriterier för kontroll av personer som reser in i EU utanför Schengenområdet.

I sitt pressmeddelande den 19 juni 2024 meddelade Kustbevakningen (2024) att de tillsammans med Polismyndigheten sett ett behov av att göra en översyn kring av EU:s rättsliga och nationella lagstiftning och förtydliga passager över yttre gränser. Kustbevakningens översyn innebar att reglerna om gränspassage i Sverige skärptes från den 19 augusti 2024. I korthet har skärpningen inneburit att besättningsbyten endast får genomföras vid särskilt angivna gränsövergångsställen och enbart under de öppettider som fastställts av Gränspolisens (Kustbevakningen 2024). Detta har påverkat både svenska och andra nationaliteters sjöfarares möjligheter att mönstra av och på, något som Sveriges Skeppsmäklare rapporterat om i sina nyhetsbrev sedan Kustbevakningens översyn.

Dagens tillgängliga information om Kustbevakningens och Polismyndighetens beslut är begränsad. Problematiken kring utföranden av besättningsbyten i Sverige är relativt ny då beslutet trädde i kraft nyligen. Det finns därför en låg grad av befintlig forskning gällande detta, men det är desto mer aktuellt. Detta är varför det är av intresse att undersöka problematiken och identifiera lämpliga lösningar på svårigheterna med dagens besättningsbyten i Sverige.

1.1 Bakgrund

Sveriges Skeppsmäklare har sedan Kustbevakningens skärpning 19 augusti 2024 rapporterat i sitt nyhetsbrev, 'Skeppsmäklarnytt' om olika problem som uppstått till följd av beslutet. I detta avsnitt lyfts exempel från olika Skeppsmäklarnytt under 2024 för att skapa en bättre uppfattning om dagens situation.

Ett exempel som rapporteras av Sveriges Skeppsmäklare (2024) är Uddevallas situation. Hamnen är ett skyddat djupvattenläge och utpekad som riksintresse. Staten har identifierat hamnen som en lämplig plats för svenska och utländska redare att lägga upp fartyg under en lågkonjunktur. De nya reglerna innebär dock att besättningsbyten inte är tillåtna om inte särskilda skäl föreligger. När Sveriges Skeppsmäklare kontaktade Kustbevakningen valde de att inte ta ställning till situationen, vilket innebär en osäkerhet för fartyg som vill utnyttja det skyddade djupvattenläget. När fartyg är upplagda i flera månader har de behov av att byta besättning, osäkerheten kring besättningsbyten i Uddevalla innebär att redare tvekar.

I en artikel lyfter Sveriges Skeppsmäklare (Skeppsmäklarnytt nr 12, 2024) frågan om vilken nytta det har att ha strikta regler för en sjöfart som pågår dygnet runt. De resonerar även kring varför fartyg inte kan anlöp till andra hamnar än vad de planerat:

''Fartyg är oerhört dyra transportmedel som måste vara i ständig rörelse; tiden i hamn måste alltid hållas så kort som möjligt. Det är inte bara kapitalkostnaden som är enorm, det kostar också mycket att gå in i en hamn då rederiet måste betala farledsavgifter till Sjöfartsverket, de flesta måste också anlita en lots och hamnarna tar inte bara betalt för själva stuveritjänsten, utan även för att man lägger till vid deras kajer. Ett hamnanlöp kan lätt gå på flera 100 000-tals kronor. Bara tänka tanken att ett fartyg skulle ''svänga förbi'' en annan hamn och lämna av sjömannen där är absurd.'' (sid 5)

Sveriges Skeppsmäklare är näst intill ensamma om att rapportera om problemen som uppstått. Vilket kan förklaras av att de är en branschorganisation för svenska sjöfartsintressenter. Som tidigare nämnt problematiken relativt ny och det finns få vetenskapliga studier i ämnet. Uppsatsens frågeställning är grundad i de svårigheter som skapats utav skärpningen av regelverket och de återkommande problemen som branschen mött.

1.2 Syfte

Syftet med studien är att undersöka de problem som uppstått för svensk sjöfart, i form av agenter, rederier och sjömän på kort och lång sikt till följd av Kustbevakningens översyn den 19 augusti 2024. Studien ämnar identifiera lämpliga lösningar på dagens situation inom besättningsbyten i Sverige.

1.3 Frågeställning

Hur har svenska sjömän påverkats av Kustbevakningens striktare hantering av besättningsbyten och vad för risker på långsikt innebär det för sjömän ifall ingen förändring sker?

Vilka problem har skapats inom svensk sjöfart till följd av de skärpta reglerna på kort sikt utifrån Agenter och Sjömans perspektiv?

Vilka lösningar eller förändringar kan införas för att åtgärda problemen?

1.4 Avgränsningar

Studien avgränsar sig till att intervjua agenter och svenska sjömän som främst verkar i Sverige. Det är ett föränderligt ämne och det kan inte uteslutas att nya beslut tillkommer under studiens gång. Därför avgränsas studien till att undersöka situationen som uppstått fram till våren 2025.

2. TEORI

Svensk sjöfart står inför många utmaningar kopplat till brist på personal och personalen har ett kortlivat yrkesengagemang. Enligt en rapport från Lighthouse (2021) lämnar sjömän sina yrken allt tidigare, vilket skapar brist på kompetent sjöpersonal och försvårar långsiktig planering. Faktorer som isolering från familj, obalans mellan arbete och fritid samt begränsade karriärmöjligheter visar vara några av de avgörande orsakerna till denna utveckling. Enligt Transportföretagens (2023) rapport *Tempen på sjöfartsbranschen* behöver svensk sjöfart rekrytera 2200 personer för att täcka behovet fram tills 2025. Följande avsnitt belyser de regelverk och utmaningar som sjömän ställs inför i samband med besättningsbyten, i syfte att skapa en djupare förståelse för dagens situation.

2.1 Maritime labour convention – sjömäns rättigheter

2.1.1 Sjömäns rättigheter

Sjömän arbetar ofta under svåra förhållanden, riskfyllda arbetsmiljöer ute till havs och ibland med bristande rättsskydd. Enligt Seafarers International Union (2025) hade sjömän under 1800- och 1900-talet begränsade möjligheter att påverka sina arbetsvillkor. Förhållandena ombord var undermåliga där dålig kost, trånga sovrum och bristande säkerhet tog över. Seafarers International Union (2025) förklarar även att sjömän utsattes för långa perioder av fysiska och psykiska påfrestningar, samt långa perioder av isolering och separation från familj.

2.1.2 Sjöarbetskonventionen

År 2006 antogs Maritime Labour Convention (MLC) av Internationella arbetsorganisationen (ILO). Den trädde i kraft 2013 i Sverige (Transportstyrelsen, 2025). Det är en konvention med mål att fastställa rättigheterna till anständiga arbets- och levnadsvillkor för sjöpersonal globalt. Dess huvudsakliga mål är att stärka skyddet för sjömäns rättigheter genom att säkerställa minimistandarder, förhindra utnyttjande av arbetskraft samt stärka rättigheterna kring anställningsvillkor, till exempel kontrakt, löner, vila, mat, arbetstid, ledighet, boende, hälsa och social trygghet.

Enligt Transportstyrelsen (2025), finns MLC införlivat genom flera lagar, bland annat Sjömanslagen (1973:282) som reglerar anställningsvillkor för sjömän, Sjöarbetstidslagen (2010:426) som reglerar arbetstid och vila, Sjöfartsskyddslagen (2004:487) som reglerar skydd och säkerhet ombord samt Sjöfartsförordningen som innehåller ytterligare föreskrifter för fartyg och bemanning och kompletterar lagstiftningen. Dessa lagar och förordningar har anpassats för att säkerställa att Sverige uppfyller MLC:s krav för sjömäns rättigheter och arbetsvillkor.

2.1.3 Covid-19

Under Covid-19 pandemin uppstod en global kris till följd av betydande restriktioner på gränsövergångar, vilket i hög grad drabbade den internationella sjöfarten. De globala säkerhetsåtgärderna som infördes för att begränsa smittspridning försvårade hanteringen av besättningsbyten vilket ledde till att över 400 000 sjömän blev kvarhållna ombord på fartyg trots att deras kontrakt hade löpt ut (IMO, 2020). Situationen visade hur avgörande sjömannens roll är ur ett globalt perspektiv.

Enligt Internationella sjöfartsorganisationen (IMO) och Internationella arbetsorganisationen (ILO) behövde vissa sjömän arbeta ombord i över ett år utan att få möjligheten att mönstra av. Vilket stred mot MLC, som fastställer en maximal tjänstgöringstid om elva månader. Den långvariga vistelsen ombord orsakade betydande påfrestningar för den fysiska och psykiska hälsan hos sjömän. Där rapporter visade ökad förekomst av ångest, utbrändhet och depression (Borovnik, 2024). Detta tyder på ett behov av starkare efterlevnad för sjömannens arbetsrättsliga skydd, särskilt i krissituationer där nationella säkerhetsåtgärder riskerar att trycka undan mänskliga rättigheter.

2.2 EU – unionsrätten och fri rörlighet

2.2.1 Schengensamarbetet

Schengenkodexen (EU, 2016/399) upprättades 1985 och trädde i kraft 1995. Det är en förordning som syftar till att garantera fri rörlighet inom unionen. Förordningen fastställer regler för gränskontroll av personer vid passage av unionens medlemsstaters yttre gränser samt att ingen gränskontroll ska ske vid passage av inre gränser.

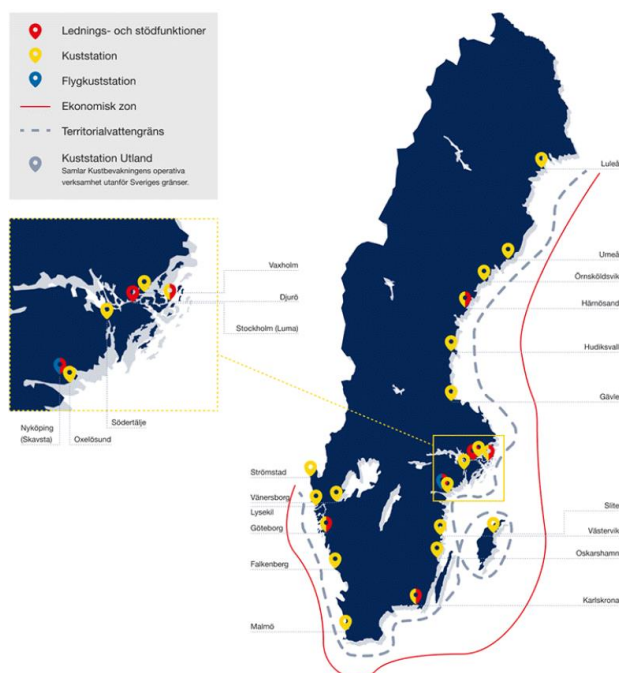
Inre gränser definieras som följande (EU artikel 2, 2016/399):

- ”a) medlemsstaternas gemensamma landgränser, inklusive flod- och insjögränser,
- b) medlemsstaternas flygplatser för inrikesflyg,
- c) medlemsstaternas kust-, flod- och insjöhamnar för reguljära inre färjeförbindelser.”

Yttre gränser definieras som följande (EU artikel 2, 2016/399):

”Medlemsstaternas landgränser, inklusive flod-insjögränser, sjögränser samt flygplatser och flod- kust- och insjöhamnar, såvida de inte räknas som inre gränser.”

Kustbevakningen har med hänvisning till Schengenkodexen artikel 2 2016/399, fastställt att Sveriges sjögräns går vid svenskt territorialvatten, vilket är 12 nautiska mil från baslinjen.



Figur 1. Sveriges territorialhav och ekonomiska zon. (Kustbevakning, u.å.). Återgiven med tillstånd.

2.2.2 Kustbevakningens skärpta rutiner

Enligt Kustbevakningen (2025) utvärderades Sverige under 2022 inom ramen för Schengens utvärderingsmekanism inom området yttre gränsförvaltning, varvid Sverige kritiserades för brister i förfarandet vid in- och utresekontroller vid sjögränserna. Schengenutvärderingen som låg till grund för översynen är ett EU-Frontexdokument. EU-kommissionen har vid förfrågan bedömt att det dokumentet inte kan lämnas ut till allmänheten (Kustbevakningen, 2025), Kustbevakningen bedömer därför att dokumentet i sin helhet omfattas av sekretess enligt 15 kap. 1 § offentlighets- och sekretesslagen.

2.3 Utmaningar vid besättningsbyten

Vid planering och genomförande av besättningsbyten finns det tre huvudsakliga utmaningar oavsett transportbransch, det handlar om regulatoriska, logistiska och humanitära utmaningar (Afif, A. S. N m.fl. 2023). Kommande avsnitt skildrar utmaningarna ur ett europeiskt perspektiv.

2.3.1 Regulatoriska utmaningar

Regulatoriska utmaningar handlar om de EU gemensamma lagar och regler som ska efterlevas vid gränspassager. Även nationella lagar och regler behövs tas hänsyn till i respektive medlemsland. I Sverige ser ordningen ut som följande, Schengenkodexen, Regeringsformen, Utlänningsförordningen. Kustbevakningen och Gränspolisens har i sin tur tolkat lagstiftningen samt tagit fram regelverk för besättningsbyten för sjömän i Sverige.

Enligt Kustbevakningens styrande meddelande (2024) är huvudregeln att av- och påmönstrand besättning liksom passagerare ska passera Schengenområdets yttre gräns i en hamn som är ett gränsövergångsställe. Passagen ska ske när gränsövergångsstället är öppet.

2.3.2 Logistiska utmaningar

Logistiska utmaningar är kopplade till fartygets normala operationer. Fartyget är ute till havs längre perioder och tidsfönstret de är till kaj eller till ankar är begränsat. Qi (2015) beskriver hur fartygsoperationer behöver planeras i förhand och berörda parter behöver bli informerade om planen. Dock är det vanligt att det sker förseningar och störningar som påverkar planeringen i realtid (Qi, 2015). Det kan ofta handla om förseningar kopplade till väder, kö in till hamnen, att hamnen är stängd o.s.v. Detsamma är applicerbart vid besättningsbyten, påmönstrand behöver ta sig till fartyget, via flyg, taxi och hotell.

2.3.3 Humanitära utmaningar

Humanitära utmaningar är grundade i att det handlar om människor. En prevalensstudie från Trafikverket (Dahlman, J m.fl., 2022) undersökte psykisk ohälsa inom sjöfarten. Det fastslås att var tionde sjömän drabbas av det, men att det troligtvis finns ett mörkertal. Samma studie (Dahlman, J et al., 2022) tror att beror det på att arbetsförhållandena blivit mer pressande då färre personer ska göra mer jobb. Sjömän arbetar under arbetsförhållande där de i stor utsträckning är ombord fartyget under alla timmer av dygnet oavsett väderförhållande eller mående, till dess att deras arbetsrotation är klar. Tydligast märktes de svåra arbetsförhållandena under pandemin när många sjömän blev kvarhållna ombord och var tvungna att utstå stora påfrestningar (Borovnik, 2024).

2.4 Procedur för besättningsbyten i Sverige

Enligt polisen (2024) är syftet med gränsövervakning till sjöss att förhindra obehörig gränspassage, bekämpa gränsöverskridande brottslighet och vidta åtgärder vid olaglig passage. Kustbevakningen medverkar i Polismyndighetens kontrollverksamhet till sjöss.

2.4.1 Kustbevakningen

Kustbevakningen är en svensk myndighet under försvarsdepartementet vars arbetsuppgifter regleras i förordning (SFS 2019:84) med instruktion för Kustbevakningen. Där står det i §1 att myndigheten har till uppgift att bedriva sjöövervakning och räddningstjänst till sjöss.

Inför ett besättningsbyte skickas förhandsanmälningar in av agenten via anmälningssportalen Maritime Single Window (MSW). Det ska ske senast 24 timmar före fartygets ankomst eller efter fartyget lämnat föregående hamn om sjöresan är kortare än 24 timmar (Polismyndigheten, 2024). Kustbevakningen utför en administrativ kontroll av anmälan. Om de godkänner passagen ska informationen vidarebefordras till Gränspolisen utan dröjsmål (Polismyndigheten 2024). Därefter kan Gränspolisen samordna en tid med fartygets agent utefter när och om polisen anser att besättningsbytet ska underkastas en fysisk kontroll.

2.4.2 Gränspolisen - gränsövergångar

Polisen utför gränskontroller av alla personer som reser över en yttre gräns, det vill säga länder som inte är med i Schengen. Gränskontroll vid yttre gräns är enligt (Polismyndigheten, 2024) obligatoriskt och det är Gränspolisens uppgift att utföra dessa kontroller. Vid besättningsbyten samlar Gränspolisen resehandlingar från sjömännen och övrig information som pass/id och ansiktsbild. Uppgifterna kontrolleras sedan i olika databaser beroende på vad för resenär det är och efter avslutad gränskontroll raderas uppgifterna som inhämtats.

2.5 Procedurer för besättningsbyten i andra EU länder

I EU-kommissionens Handbok för Gränspoliser (2022) skriver de att samtliga tredjelandsmedborgare ska stämplas vid in och utresa från Schengenområde. Under 6.2 skriver de att ingen stämpling måste ske vid in och utresa från Schengenområdet för EU-medborgare. Nedan följer rutiner från Nederländerna respektive Danmark.

2.5.1 Nederländernas rutiner vid gränskontroller

Företaget Offshore (u.å) beskriver i ett sammanställande dokument de rutiner vid Nederländernas hamnar. Besättningslistor rapporteras in till Nederländernas gränspolis inför varje anlop. Rutinerna ser lika ut Sveriges, där fartyget ska rapportera in i förväg om bytet senast 24 h före om möjligt (Offshore, u.å). Vid påmönstring respektive avmönstring ska sjömännen infinna sig vid det lokala gränspoliskontoret för att få en inresestämpel, alternativt utresestämpel om sjömannen ska lämna Schengenområdet.

2.5.2 Danmarks rutiner vid gränskontroller

Danmarks polismyndigheten (u.å) skriver att gränskontroller görs vid yttre Schengengränser beroende på vilket land man ankommer ifrån. Kontroller görs generellt inte vid gränsövergångar mellan Schengenländer. Vidare skriver Danmarks polismyndighet (u.å) att flera av Danmarks hamnar samt flygplatser ses som både inre och yttre gränser beroende på vart fartygen eller flygplanen ankommer ifrån. Besättningsmedlemmar som är tredjelandsmedborgare behöver infinna sig vid det lokala poliskontoret efter att man bokat en tid för kontroll (Politi, u.å).

2.6 Sveriges skeppsmäklare

Sveriges Skeppsmäklare (2025) är en ideell förening för företag verksamma inom linjeagentur, köp- och försäljning, befraktning och fartygsklarering i Sverige. Föreningen grundades 1919 till följd av att några aktörer i branschen sett ett behov av mer seriösa klarerare. Idag har Sveriges Skeppsmäklare (2025) ca. 120 medlemsföretag och arbetar med att främja medlemsföretagens gemensamma intressen genom opinionsbildning, utbildningar och möten. De agerar även som remissinstans mot myndigheter som Sjöfartsverket och Näringsdepartementet.

2.6.1 Sveriges skeppsmäklares roll under 2024

Under 2024 rapporterade Sveriges Skeppsmäklare regelbundet om de problem som uppstod till följd av de skärpta reglerna. De bildade även ett Gränspolisråd bestående av olika medlemmar för att diskutera problemen som uppstått till följd av Kustbevakningens nya rutiner (Sveriges Skeppsmäklare, 2024 nr 10). Sveriges Skeppsmäklare har även drivit en överklagans process mot Kustbevakningens beslut att inte låta en svensk sjöman mönstra av i en svensk hamn från ett fartyg som inte varit i ett icke-Schengenland (Sveriges Skeppsmäklare, 2024 nr 10). I april 2025 informerade Sveriges Skeppsmäklare (2025, nr 4) om att denna process nått sitt slut efter att de fått avslag i Förvaltningsrätten.

Sveriges Skeppsmäklare pekar på att innan de nya reglerna tillämpades, kunde besättningsbyten ofta ske mer flexibelt i hamnar som inte var officiella gränsövergångsställen, under förutsättning att Kustbevakningen gav tillstånd. I skeppsmäklarnytt nr 7 sid 5 (2024), framgår att många hamnar som tidigare använts för besättningsbyten, såsom Tjörn, Stenungssund och Uddevalla är inte längre godkända. Vilket lett till att fartyg tvingas göra oplanerade anlöp i andra hamnar eller utomlands enbart för att utföra sina byten.

2.6.2 Rapporterade problem

För att sätta det i perspektiv skriver Stenungssunds kommun (2024) i sin hemställan KS2024/851 att totala anlöp per år har varierat mellan 500–650 under den senaste femårsperioden. De uppskattar att vartannat anlöp har besättningsbyten. Hamnen omsätter cirka tre miljoner ton last per år. Tillväxtverket har pekat ut sju områden i Sverige som riksintressen för industriell produktion, där Stenungssund är ett av dem. Fartygen som anlöp har oftast Stenungssund som enda europeisk hamn då de främst färdas mellan Stenungssund och USA. Därför anser Stenungssunds kommun att möjligheten till besättningsbyten i Stenungssund är av stor betydelse.

Nedan följer ett exempel från skeppsmäklarnytt nr 9 sid 6–7 (2024):

Exempel 1

”Svensk elev ombord på tankfartyg skulle behöva mönstra av vid Bergs Oljehamn i Nacka den 17 september för att återvända till skolan i Kalmar. Bergs oljehamn är inte en godkänd gränsövergång och Kustbevakningen säger på förhand att det i princip är omöjligt att vi ska få tillstånd om inte särskilda skäl föreligger, eleven behöver i princip vara svårt sjuk eller liknande för att avmönstring ska kunna ske. Således ingen idé att lägga in ansökan och eleven får mönstra av i Finland och flyga hem till Sverige.”

Ett annat exempel visar problematik som kan uppstå gällande Gränspolisens öppettider (Skeppsmäklarnytt nr 12 sid 5 2024):

”Fartyget som går i linjetrafik mellan Finland och Skelleftehamn, som i och för sig är gränsövergång, men fartygets linjetabell är lagd med ankomst 18 00 och Gränspolisen stänger redan 16 30, måndag till fredag.”

3. METOD

I det här avsnittet kommer valet av metod beskrivas. För att undersöka de problem som uppstått för svensk sjöfart på kort och långsikt genomfördes en fallstudie. Enligt Denscombe (2018) är fallstudier en metod för småskaliga undersökningar som kan skapa en djupare förståelse för specifika händelser. Fallstudiens syfte är att belysa det generella genom att titta på det specifika (Denscombe 2018).

3.1 Litteraturoversikt

Litteraturoversiktens syfte är att placera studien i kontext till den redan befintliga forskningen (Denscombe 2018). Litteratursökningen användes också för att forma frågeställningarna och prioritera exakt vad studien syftade att undersöka. Litteratursökningen gjordes genom vetenskapliga databaser som Chalmers Bibliotekets databas, Google Scholar och Scopus. Scopus AI användes som verktyg för att få en överblick av relevant forskning. Med utgångspunkt i frasen ”What are the challenges when organizing crew changes in shipping?”. Utöver det användes sökord som Crew Change, shipping, maritime, Covid-19, Challenges, problems, planning. Sökord på svenska användes till en början, men på grund av fåtal resultat användes engelska sökord.

För att presentera Sveriges situation användes främst lagstiftning, myndighetsinformation och nyhetsbrev från Sveriges Skeppsmäklare. Kontakt med Kustbevakningen fördes genom myndighetens registratormejl där olika tjänstemän besvarade frågor. Kustbevakningens styrande meddelande som kom till följd av de nya rutinerna begärdes ut via deras registratormejl.

3.2 Intervjuer och urval

Studien genomförde kvalitativa intervjuer av tillfrågade redare, agenter och myndigheter. Arbetet använde ett uppsökande urval, s.k. snöbollsurval. Enligt Denscombe (2018) är det ett tillvägagångssätt där en deltagare hänvisar till nästa deltagare. I samma bok påpekas att en fördel med denna urvals typ är att förslagsställaren kan användas som referens för att öka sin trovärdighet, i stället för att ta kontakt på ett opersonligt sätt. I denna studie kontaktades först Sveriges Skeppsmäklare som gav rekommendationer på intervjuobjekt från Gränspolisrådet, ett råd som värnar om fartygsagenters intresse i frågan om svenska gränsövergångar.

Det resulterade i att nio fartygsagenter blev tillfrågade varav fem tackade ja och fyra obesvarade. Efter att kontaktat två svenska rederier genom ett bekvämlighetsurval blev fem skeppare och en andre styrman tillfrågade om intervju, varav fyra tackade ja, två obesvarade. Två instanser av Gränspolisens blev tillfrågade om intervju på distans eller på plats, båda obesvarade, detta följdes upp genom att det skickades intervjufrågor i ett försök att samla in skriftliga svar, även dessa förfrågningar blev obesvarade. Intervjupersoner presenteras i tabell 1 och tabell 2.

Tabell 1

Intervjupersoner i studien, Fartygsagenturer.

Agent	Antal år i branschen	Position	Verksamhetsområde	Intervjuns längd
A	10 år	VD	Uddevalla	15 min
B	25 år	VD	Norra Väneren	30 min
C	20 år	Ship Manager	Hela Sverige	30 min
D	15 år	VD	Hela östkusten	15 min
E	3 år	Agent	Hela Sverige	20 min

Tabell 2

Intervjupersoner i studien, Sjömän.

Sjöman	Antal år till Sjöss	Position	Intervjuns längd
A	15 år	Befälhavare	10 min
B	15 år	Befälhavare	10 min
C	<1 år	Andre Styrman	10 min
D	30 år	Teknisk chef	12 min

Studien valde att använda semi-strukturerade intervjuer, enligt Denscombe, M (2018) innebär en semistrukturerad intervju att intervjuaren har förberett frågor som ska besvaras men den intervjuade har möjlighet att fritt uttrycka sina tankar och åsikter om det diskuterade ämnet. Detta passade studien då problematiken var ny och utforskad. Vilket innebar att det kunde finnas behov av att ändra intervjufrågorna under undersökningens gång då ny kunskap tillkom. Intervjuerna genomfördes via Teams, Zoom eller fysiskt möte. Frågorna anpassades till respektive yrkesgrupp och går att återfinna i bilaga 1 och 2.

3.3 Dataanalys

Intervjuerna spelades in efter samtycke och transkriberades via Microsoft Teams inbyggda funktion eller med tjänsten Klang.ai. Intervjuerna genomlyssnades för att korrigera transkriberingen manuellt för att säkerställa att all data var korrekt. Under intervjuerna fördes anteckningar som ett komplement till inspelningen. Den insamlade datan analyserades genom en tematisk analys. Det är en analysform som kan användas vid bearbetning av kvalitativa data (Guest, G m.f. 2012), datan kategoriseras i teman baserat på forskningens syfte. I studien blev datan kategoriserad i tre huvudområden, Problematik för Sjömän, Problematik för Agenturer och framtida lösningar.

3.4 Etik

Etiska aspekter är väger tungt vid en intervjubaserad studie, intervjuobjekten skyddades genom att samla in samtycken och anonymisering i enlighet med de etiska principer som Denscombe, M (2018) presenterar. Det gjordes genom att informera samtliga deltagare via mejl om studiens syfte och de etiska regler som tillämpades genom ett samtyckesformulär (se bilaga 3). I formuläret informerades de tillfrågade om att deltagandet var frivilligt likväl anonymt. Inför sju av intervjuerna skickade intervjuobjekten tillbaka en färdig signerad version av samtyckesformuläret. På två intervjuer skrevs samtycke på plats. Samtliga intervjuobjekt fick ta del av frågorna samt samtyckes formuläret i förväg.

4. RESULTAT

I följande avsnitt presenteras resultatet från samtliga intervjuer, uppdelat i olika huvudkategorier för att redovisa sjömäns och agenturers perspektiv på problematiken separat. Därefter redovisas vilka lösningar samtliga intervjuobjekt lyfte.

4.1 Påverkan på svenska sjömän

4.1.1 Av- och påmönstring

Intervjuerna med svenska sjömän uttrycker att det fanns stora utmaningar och svårigheter till följd av de nya regelverken kring gränskontroll och besättningsbyten. En återkommande upplevelse bland de intervjuade är att det har orsakat logistiska problem vid på- och avmönstring. Sjöman A och Sjöman B beskriver situationer där begränsade öppettider och strikta gränskontroller har lett till omvägar, förseningar och förlorad tid. Vilket påverkar möjligheten att påbörja eller avsluta arbetspass i tid. Sjöman A beskrev hur han tvingats flyga till Finland för att komma ombord sitt fartyg i stället för att mönstra på i Västerås. Sjömännen beskriver sådana hinder som absurda och ineffektiva. Ett citat från Sjöman A *”Men som en svensk medborgare inte kunna kliva av en svensk båt i en svensk hamn. Det känns ju helt absurt.”* Sjöman A förklarar att det är inga problem att sjömän blir kontrollerade och beskriver att systemet i stället rimligen borde anpassas till fartyget. Att det borde vara båten som anmäler att de kommer fram, sedan får Kustbevakningen och Gränspolisens planera utifrån den informationen. Vidare lyfte Sjöman A att det i dagsläget snarare är sjömännen som behöver anpassa sig till och Gränspolisens öppettider.

4.1.2 Hälsa och välmående

Samtliga sjömän berättar att osäkerheten kring hemkomst och förlänga arbetsperioder skapar oro, ångest och stress. Sjöman C beskriver hur hans fysiska och psykiska hälsa har påverkats då han inte vet om han kommer få komma hem eller inte. Sjöman C fortsätter förklara utmaningen att balansera sitt privatliv med sin sambo. Sjöman B som även är befälhavare beskriver stressen och förståelsen för alla ombord, *”Jag mår ju mentalt dåligt. Det blir en stress för i stort sett alla ombord. Jag blir stressad för jag vet att de vill hem och behöver komma hem. De har ju ett liv hemma också. De är ju stressade över att de behöver komma hem.”* Sjöman B fortsätter förklara att det inte bara är de som är ombord som upplever stress utan även de som ska mönstra på. *”De har ju planerat att de ska ut och jobba den veckan och så kanske det inte blir så. Och då förskjuts schemat och då har de planerat något annat liksom längre fram.”* Sjöman B säger att det blivit mycket svårare att planera ett liv hemma med sina tre barn och sambo. Innan kunde de alltid planera deras veckor men nu helt plötsligt så vet de inte när Sjöman B kommer hem.

4.1.3 Säkerhet och arbetsmiljö

Tre av sjömännen upplyser även att trötthet och minskat fokus är en konsekvens av stressen och kan bli en riskfaktor då arbetsmiljön är kräver skärpt fokus ombord. Sjöman B lyfter att eftersom de måste förhålla sig till Kustbevakningen och Gränspolisens blandade öppettider i olika hamnar kan det bli så att de nu måste öka farten för att besättning som ska mönstra av kommer kunna göra det. Sjöman B fortsätter att förklara att det då leder till ökade utsläpp och kostnader helt i onödan bara för att besättning ska få komma hem. *”Rederiet blir ju inte heller jättestor när man ligger och kör full fart och drar mycket mer bränsle bara för att folk ska komma hem. För att de ska kunna ha ett liv”.* Sjöman B förklarar vidare att det inte finns

någon vinnare i detta och att det skapar fler problem än nytta. Sjöman B menade även på att om man inte får veta när man får komma hem, blir det ingen bra reklam för sjöfartsbranschen.

4.2 Påverkan på agenturer

4.2.1 Ekonomiskt

Samtliga fartygsagenturer säger att det är ett ekonomiskt tapp för dem, dock är det inte en faktor som kommer få dem att gå i konkurs då det inte är deras primära inkomst. Agenturerna säger att det är en service som de inte längre kan erbjuda alternativt får svårare att erbjuda. Agentur A beskriver hur de tidigare haft mellan 150–200 besättningsbyten per år i Uddevalla hamn. Men att det nu har det varit totalstopp för besättningsbyten. Agentur A beskriver hur det är skadligt för Sverige då det blir ett inkomstbortfall för kringliggande aktörer, taxiverksamhet, hotell och flyg som mister sina intäkter. Detta är något som samtliga agenturer lyfter och att det på långsikt innebär intäkter för Sverige. Samtliga agenturer betonar att de får lägga ner mer tid för att genomföra besättningsbyten, utan att kunna ta extra betalt för tjänsten då de av praxis själv i branschen inte kan höja sina priser över en natt.

4.2.2 Operativt

Som följd av de nya reglerna beskriver Agentur A att rederier väljer bort Uddevalla för att prioritera hamnar som tillåter besättningsbyten. Rent operativt har de behövt informera sina fartyg att besättningsbyten inte längre är tillåtna i Uddevalla och de har behövt neka förfrågningar om uppläggnings av fartyg.

Agent B som verkar i Vänerens hamnar beskriver hur de tidigare kunde utföra byten i flera hamnar i Väneren. Men att de nu enbart har Karlstad som godkänd gränsövergången, vilket försvårar då de fortfarande har anlöp till flera andra hamnar: Åmål, Grums, Älvenäs, Skattkärr, Kristinehamn, Otterbäcken, Lidköping, Vänersborg och Trollhättan. Alla har dock inte regelbunden trafik. Agent B lyfter dock Gruvöns hamn som mer problematisk, det är en industrihamn med flera anlöp per vecka, men Grums är inte en godkänd gränsövergång. Det beskrivs som problematiskt att Karlstad är den enda godkända övergången i Väneren då flera fartyg kommer från en lång sjöresa ifrån Marocko, Spanien eller Baltikum, innan de kommer till Väneren.

Agent C säger att några år tillbaka i tiden var rutinerna mycket enklare, skillnaden idag är att de som agent behöver söka mer information och delge mer information inför varje besättningsbyte. Detta kräver tid vilket delvis läggs på besättningsbyten som blir av, men leder även till ekonomiska förluster när de lagt ner tid på byten som inte blir av. Dock är deras främsta bekymmer att de utvecklat samarbetspartners i hamnar som Stenungssund. Hamnen är på väg att bli en godkänd gränsövergång men Agent C är osäker om deras samarbetspartners i form av Taxi och Hotell kommer finnas kvar till dess. Vilket i sådana fall innebär att de kommer behöva utveckla nya samarbeten med leverantörer.

På långsikt ser inte Agent C de nya reglerna som något som kommer påverka vart fartygen går, redarna går till hamnarna där lasten finns eller ska levereras. De enda som drabbas på sikt är besättningen, industrierna bryr sig inte om besättningens mående och rederierna har svårt att räkna med det när de planerar resorna. Vidare lyfter Agent C att det är väldigt svårt att gå till andra hamnar enbart för att byta besättning då det innebär 100-150k kr extra kostnader för rederiet.

Agent D beskriver att de säger nej till förfrågningar gällande besättningsbyten om det är en hamn som inte är en godkänd gränsövergång. De nämner också att det blivit svårare att planera även i godkända hamnar då man sällan vet om fartyget hinner in till hamnen innan Gränspolisén stänger, vissa hamnar har enbart öppet kl. 08-16 på vardagar, ska fartyget komma fredag eftermiddag blir det väldigt svårt att tacka ja till förfrågan om bytet. Agent D tror att på sikt så kommer sjöfarten som arbetsplats och arbetsmarknad bli tuffare att nyrekrytera till i Sverige.

Agent D lyfter dock att de tidigare hade pragmatiska lösningar på östkusten. Innan de nya reglerna aviserade agenten om bytet, sedan kördes sjömannen till närmaste polisstation där de fick en stämpel innan sjömannen åkte till flyget. Agent D beskriver till exempel att om de hade en sjöman i Köping som skulle till Arlanda så körde de förbi Västerås polisstation som ligger på vägen och som har öppet dygnet runt. Agent D anser att Sverige inte kan ha samma villkor som resterande EU då vi har en lång kust med många hamnar och att vi inte har samma förutsättningar som exempelvis Belgien, kort kust, stora hamnar.

Agent E nämner att de i 90% av fallen inte kan hjälpa sina kunder när de får förfrågningar på grund av de nya reglerna. De tror inte sjöfarten påverkas i sig, men tilliten till Agenturerna blir sämre, då de måste neka rederier från att byta sina besättningar följt av att behöva förklara varför. Flera nämner att arbetsgången inte förändrats i sig, men att de får lägga ner mer tid per besättningsbyte, om de tidigare bara behövde skicka ett mejl så behöver de nu skicka fem för att koordinera.

4.2.3 Syn på regelverk och myndigheter

Agent B lyfter att det finns en oförståelse hos Kustbevakningen och Gränspolisén, när de till exempel har fartyg som vill byta i Grums. Grums ligger 3 mil västerut från Karlstad. Kustbevakningen och Gränspolisén har då kommit med kommentarer som att fartygen kan gå över till Karlstad för att byta. Det tar 3 timmar för fartyget att gå emellan, att anlöpa en hamn innebär båtmänavgifter och en hamnavgift, utöver det innebär operationen att tid går förlorad. Agent B lyfter att det är ingen redare som gör en sådan avvikelse.

Agent C påpekar en brist kring regelverket, hur sjömännen kan gå i land och avvika om de hade velat då det är tillåtet att röra sig fritt inom kommunen, utan att avisera myndigheterna:

”Jag har jobbat i 20 år. Jag har inte hört om ett enda fall där en sjöman avvikit på väg hem eller på väg till ett fartyg. Sjömän vill ta sig hem, och vill de avvika så är det fortfarande så att de får gå i land när båten ligger inne, även i Stenungssund.”

Agent C ser det som en tydlig brist på förståelse kring hur sjöfarten fungerar. Vidare menar hen att man inte kan ha en liten del av verksamheten som styrs av 07–16 tider när sjöfarten opererar dygnet runt 365 dagar om året. Dock lyfter Agent C att de förstår att man inte kan ha en gränspolis i varje hamn dygnet runt, men att det måste gå att mötas halvvägs. Det är inte rimligt att få ett blankt nej även om man aviserar två veckor i förväg.

Agent D säger att kunderna blir förvånade då resten av Europa inte har ett problem med besättningsbyten. Vidare berättar Agent D om hur de nyligen hade två tyska servicetekniker som flög inom Schengen ifrån Tyskland till Riga, sedan har de åkt med en båt till Köping och utfört underhåll ombord. Därifrån ska de flyga till Spanien för nästa arbete men de nekas avmönstring då Köping inte är en godkänd gränsövergång, de missar sitt nästa arbete. Agent

D lyfter att de två tyskarna hade kunnat ta sig till Sverige på vilket sätt som helst utan att visa sina pass, förutom med fartyg

Agent D känner frustration över trögheten i kommunikationsflödet. Där Kustbevakningen och Gränspolisens talar i olika kanaler med varandra. Agentens anmälan går till Kustbevakningen via MSW, sedan ska Kustbevakningen och Gränspolisens tala med varandra i en annan kanal, följt av att Agenten talar med Gränspolisens i en separat kanal, oftast via mejl.

Samtliga agenturer lyfter att det inte borde behöva vara så krångligt, särskilt när det fungerar i resterande av Europa. Sedan lyfter Agent A att de nya reglerna inte är något som Kustbevakningen och Gränspolisens kommit med själva, utan att det är order ifrån EU som orsakat de strikta reglerna. Vilket även Agent E lyfter kan bli ett stort problem om samma tolkning görs i resterande delar av EU.

4.3 Potentiella lösningar

Baserat på intervjumaterialet framkommer en önskan från både sjömän och fartygsagenturer om att myndigheter i högre grad behöver beakta sjöfartens särskilda behov. Samtliga respondenter upplever att det saknas förståelse och anpassning för en bransch som är aktiv dygnet runt, årets alla dagar. Ett samlat förslag som har lyfts av mer flexibla och utökade öppettider vid gränsövergångsställen. Ett konkret förslag är att besättningsbyten aviseras i god tid med exempelvis 72 timmars i förväg, vilket skulle möjliggöra att resurser från Gränspolisens och Kustbevakningen kan planeras utan att förhindra den maritima driften.

Vidare föreslår Sjöman C och D samt Agent B och E en modernisering av identitetskontroller där ID-verifiering kan ske genom digitala verktyg till exempel flygbranschens etablerade system med digitalt inskickade passkopior, biometrisk scanning eller QR-koder. Sjöman D föreslår dessutom att identitetskontroller att kontroller i vissa fall kunna ske exempelvis via Teams eller ombord med portabel utrustning och menar att det kommer hjälpa att avlasta fysiska gränsövergångar samt att öka smidigheten under processen.

Sjöman A och Agent A, B, C och E förespråkar ett återinförande av tidigare fungerande praxis. De menar att till exempelvis att personal får köras med taxi till närmaste polisstation för att göra kontrollen, vilket fungerade väl under till exempel Covid-19. De förespråkar även att mindre hamnar åter kan få status som godkända gränsövergångsställen. Respondenterna betonar behovet av pragmatiska lösningar från Gränspolisens och Kustbevakningen där praxis och sunt förnuft borde väga tyngre än strikt formell tolkning. Utöver detta uttrycker även Sjöman B, Agent B och D att Sverige bör inspireras och ta lärdom från andra Schengenländer, till exempel Danmark och Nederländerna där de har mer sjöfartsanpassade lösningar.

Sjöman A och Sjöman D samt Agent B har även påpekat att nuvarande regelverk som infördes av Kustbevakningen inte tillämpas enhetligt mellan olika gränspoliskontor. Det skapar enligt Sjöman D och Agent B förvirring kring rättssäkerhet och praktiska hinder för både agenter och sjömän. De uttrycker ett tydligt behov att nationella riktlinjer bör tillämpas enhetligt för att kunna skapa förutsägbarhet är trygghet i hanteringen av besättningsbyten.

5. DISKUSSION

I detta avsnitt förs diskussionen i tre separata delar med inriktning för att besvara respektive forskningsfråga.

5.1 Påverkan på svenska sjömän

Studien visar tydliga tecken på att sjömän påverkas negativt av Kustbevakningens skärpta rutiner som trädde i kraft den 19:e augusti 2024. Samtliga intervjuade sjömän har upplevt en ökad stressnivå och oro kopplat till osäkerheten om de får mönstra av. Denna oförutsägbarhet har försvårat möjligheten att planera återhämtning och privatliv, vilket i sin tur blivit en bidragande faktor till fysisk och psykisk ohälsa. Detta kan bekräftas med prevalensstudien från Trafikverket (Dahlman, J m.fl. 2022) där var tionde sjöman lever i psykisk ohälsa. Vissa sjömän upplever det i sådan stor utsträckning att de överväger att sluta arbeta i Sverige. Detta försämrar förutsättningarna för att mätta det behov av svenska sjömän som setts av Transportföretagen (2023).

MLC som är införlivat genom svensk lag föreskriver att sjömän har rätt till regelbunden avmönstring, skydd av hälsa och möjligheten att lämna fartyg vid kontraktstidens slut (Transportstyrelsen, 2022). När rättigheter som dessa försvåras av myndigheters begränsningar till exempel att Gränspolisens endast har öppet vardagar mellan 08–16 och inte är tillgängliga på kvällar eller helger, uppstår ett systemfel där sjömännens grundläggande arbetsvillkor inte kan tillgodoses.

Under pandemin lyftes frågan globalt då över 400,000 sjömän var fast ombord och inte fick mönstra av på grund av stängda gränser (ICS 2021). Den nuvarande situationen i Sverige kan man i vissa avseenden likna den tidigare krisen, däremot i ett läge utan pandemi och inte i samma omfattning. Det visar på att lärdomarna från pandemin inte har omsatts i en långsiktig myndighetspraxis. Studien ser en försämrad hälsa och arbetsmiljö till sjöss till följd av de nya reglerna, som har gjort det svårare för sjömän att planera sina liv. Både sjömän och agenturer uppger att det är sjömännen som drabbas hårdast av de nya reglerna.

Sjöfartsbranschen i Sverige riskerar att möta ökade utmaningar vid nyrekrytering på grund av de skärpta reglerna. Redan innan regeländringen hade sjömännen svårt att få ihop privatliv och nu uppger de att det enbart blivit svårare. Svensk sjöfart har redan ett kortlivat yrkesengagemang från sjöfolk och försöker nå ut till fler unga att välja sjöfartyget (Transportföretagen, 2023). Studien bekräftar tidigare rapporterade händelser där praktikanter tvingas stanna kvar ombord på grund av de restriktiva reglerna. Som följd måste de följa med fartyget till nästa hamn. Det blir särskilt allvarligt när nästa hamn ibland ligger flera dagar bort i ett annat land. Eleverna blir tvungna att flyga hem från utlandet och förlorar därmed värdefull skoltid såväl som fritid. Detta riskerar att avskräcka elever från att söka sig till fartyg verksamma i Sverige.

5.2 Problem som skapats på kort sikt

Studien bekräftar det Sveriges Skeppsmäklare (2024) rapporterat om efter att de skärpta reglerna infördes. I vissa hamnar som tidigare kunde utföra besättningsbyten är det i dagsläget totalstopp. Begränsade öppettider hindrar agenturers möjlighet att koordinera besättningsbyten såväl som orsakar extra stressmoment för besättningen ombord fartygen. Det finns en oförståelse hos kunderna då det inte är ett problem i andra EU-länder.

Studien visar brister på kommunikationen mellan myndigheterna då agenturer behöver rapportera i olika kommunikationskanaler för att koordinera en gränskontroll. Detta trots att agenten rapporterar in all information om fartygsanläppet i MSW, som ska vara den myndighetsgemensamma sidan för att deklarerera fartygsanläp. Som följd av de skärpta reglerna kräver nu besättningsbyten mer administrativ tid från agenten än vad det tidigare behövts.

Rent ekonomiskt uppger agenturerna att det är ett tapp men att det inte är deras primära inkomst. I stället lyfte agenturerna att det slår hårdare mot de lokala leverantörerna av taxi, hotell och flyg. Att en agent uppger att de behöver tacka nej till 90% av de förfrågningar de får av sina kunder är anmärkningsvärt. Om hela branschen skulle uppleva ett lika stort tapp hade det på sikt blivit skadligt för kringliggande aktörer och för Sverige.

Reglerna har också lämnat rederierna med val som att ökade bränslekostnader och miljöutsläpp genom att höja hastigheten för att hinna till gränskontrollerna inom öppettiderna. Rederiet behöver också ta ställning till om de ska hitta andra lösningar i form av att anlöpa andra hamnar eller planera om besättningsbyten till andra länder. Vilket också innebär ökade kostnader i form av att rederiet betalar flygbiljetter hem i stället för att sjömännen tar lokaltrafiken hem.

Ur ett logistikperspektiv kan det beskrivas som ett haveri. Att förseningar och störningar sker inom sjöfarten är ingen ny sak (Qi, 2015). Förseningar är något som redare och fartyg konstant försöker räkna in och anpassa sina rutter till. Men att fartyg ska behöva öka farten, bunkerförbrukningen och utsläppen enbart för att hinna till en gränskontroll inom öppettiderna är ifrågasättbart. Särskilt när det sker med inget annat syfte än att sjömännen ska kunna få åka hem i tid. Det saknas ett systemperspektiv i Kustbevakningens och Gränspolisens beslut. Framför allt framstår det som att de skärpta reglerna saknar förankring i praktisk verklighet då resultat av studien visar tydligt att svårigheterna blivit fler och större på kort sikt.

5.3 Potentiella lösningar

Studien fann olika lösningar. Sjömannens lösningar skilde sig från varandra medan agenturens lösningar var mer likartade. Den lösningen som samtliga respondenter var tydligt överens med var utökade öppettider hos Gränspolisens vilket även verkar som en lösning som kan få effekt utan större bekymmer. Ett oväntat men centralt inslag i studien är tilltron till de digitala lösningarna. Fler respondenter föreslår verktyg som QR-koder, digital passinsändning och även kunna utföra kontroller via Teams. Detta visar på en teknisk mognad i branschen men bekräftar också sjöfartens förändring mot en mer digitaliserad sektor.

Det är anmärkningsvärt att denna tekniska lösning som redan finns tillgänglig och används på internationella flygplatser ännu inte har implementerats inom offentliga förvaltningar. Detta är särskilt förvånande i sammanhang där tekniken skulle kunna effektivisera myndigheters arbete genom att minska behovet av fysiska inspektioner vid båtar och hamnar. Samtidigt som

det finns skäl till att använda attraktiva och digitala lösningar på papper, kräver de mer samordning mellan olika aktörer, teknisk infrastruktur och även utbildning.

Studien fann även en intressant relation kring hur tolkningen av Schengenregelverket kan variera mellan länder i EU. Danmark och Nederländerna tillämpar samma regelverk som Sverige men har mer flexibla lösningar gällande sina rutiner. Danmark har generellt inte kontroller vid gränsövergångar inom Schengen. Det innebär att problemen inte är knutna till någon EU-rätt utan till hur Sverige har valt att tolka och tillämpa regelverket. Det är även intressant att EU-kommissionen (2022) förespråkar att EU-medborgare inte måste stämpla sina pass. Särskilt när Sverige har en jämförelsevis restriktiv tolkning av Schengenregelverket.

5.4 Metoddiskussion

Studien använde en kvalitativ metod i form av en fallstudie och semistrukturerade intervjuer användes för att samla in data. Metodvalet fungerade godtagbart för att uppnå syftet att undersöka de problem som uppstått för svensk sjöfart i form av agenter, rederier och sjömän till följd av Kustbevakningens översyn den 19 augusti 2024. Metodvalet fungerade även godtagbart för att identifiera lämpliga lösningar. Initialt fanns en idé om att jämföra den kommersiella sjöfartens perspektiv på reglerna med Gränspolisens och Kustbevakningens perspektiv. Dock begränsades dessa möjligheter av brist på återkoppling från Gränspolisens och kustbevakningen såväl som tidsbrist. I stället skiftades fokus mot agenter och sjömannens syn. De semistrukturerade intervjuerna visade tidigt vilken påverkan de nya reglerna haft. Dock indikerade svaren tidigt hur det var besättningarna som påverkades mest negativt av de nya reglerna. Därför kontaktades sjömän för att få ett till perspektiv på problematiken. Det gjordes genom att först tagit kontakt med två svenska rederier verksamma i Sverige, som därefter återkopplade med besättningsmän vilka var intresserade av att ställa upp.

Urvalsmetoden var effektiv då studien fick tag i en bredd av intervjupersoner. Genom att kontakta Sveriges Skeppsmäklare gavs en större förståelse till ämnet såväl som kontaktuppgifter vilket möjliggjorde ett snöbollsurval av Agenturer. Dock hade ett större urval troligtvis stärkt resultatet och gett en djupare förståelse för problematiken. Särskilt värdefullt hade det varit om Kustbevakningens och Gränspolisens perspektiv kunde presenterats i större utsträckning än den allmänt tillgängliga informationen. Bekvämlighetsurvalet som användes för sjömän fungerade väl, men hade studien intervjuat sjöfararna före agenturerna hade det potentiellt sett gett ett annat perspektiv under agenturintervjuerna.

Validitet är viktigt vid kvalitativ forskning, det handlar om hur exakt och träffsäker den insamlade datan är (Denscombe, 2018). Tiden kan förändra förutsättningarna och möjligheten att samla motsvarande människor för att upprepa arbetet. Besättningsbyten är ett föränderligt ämne, regeländringar kan komma under studiens gång, något som togs i beaktning vid formulering av forskningsfrågorna. Flera av de intervjuade har verkat i branschen länge och har därför också själva sett olika system för besättningsbyten. Detta motivera att den data som studien grundar sig på är solid och bidrar till trovärdigheten.

Reliabilitet handlar om studiens tillförlitlighet och reproducerbarhet. Denscombe (2018) menar att problematiken handlar om att forskarens "jag" har en tendens att vara nära knutet forskningsinstrumentet vid kvalitativ forskning, vilket väcker frågan om det är möjligt att återskapa resultatet av en annan forskare. För att diskutera detta granskas forskningsprocessen

(Denscombe 2018) för att se om man gjort ansedda procedurer och tagit rimliga beslut. Valet av semistrukturerade intervjuerna påverkade studiens reliabilitet negativt då följdfrågor kunde ställas under intervjun vilket kan göra det svårare replikera. Studien höll fast vid samma grundfrågor för sjömän respektive agenturer vid varje intervju vilket är positivt för reliabiliteten.

Fördelen med kvalitativ forskning är att datan är innehållsrik och detaljerad (Denscombe, 2018). Det är också lämpligt vid komplexa sociala situationer, vilket besättningsbyten är med tanke på att det i grunden handlar om människors och rutiner för att få dem hem. Verklighetsförankring. Nackdelen med kvalitativa metoder är dock att objektiviteten går att ifrågasätta då forskaren både intervjuar och analyserar datan (Denscombe, 2018). Analystiden tar längre tid än vid kvantitativa metoder. Även generalisering går att ifrågasätta vid kvalitativa metoder (Denscombe, 2018) då urvalet har en tendens att vara mindre än vid kvantitativa data. Denscombe (2018) pekar även på hur sannolikt det är att återfinna fynden i andra fall. Studien strävade efter att få ett brett urval av agenturer, vilket till viss del lyckades då två intervjuobjekt opererade på väldigt avgränsade geografiska områden, Uddevalla respektive Norra Vänern. Medan de tre andra agenturerna hade betydligt bredare områden av Sverige. Detta gav möjlighet att peka på både specifika erfarenheter och mer generella upplevelser av hur besättningsbyten ser ut i hela Sverige.

Sammanfattningsvis fokuserade datainsamlingen på sjömän och agenturer. Detta då tillräcklig kontakt med Gränspolisens och Kustbevakningen ej lyckades etableras. Urvalet bedöms ha gett en god bredd, men ett större deltagande från myndigheter hade gett en djupare analys. Studiens validitet stärks av att deltagarna har lång erfarenhet i branschen vilket ger ett välgrundat perspektiv. Reliabiliteten påverkas negativt av de semistrukturerade intervjuerna, men grundfrågorna ger en bas som möjliggör replikation. Metodvalet var lämpligt då det är ett komplext ämne där detaljbeskrivningar gav insikt.

6. SLUTSATSER

Syftet med studien var att undersöka de problem som uppstått för svensk sjöfart, i form av agenter, rederier och sjömän på kort och lång sikt till följd av Kustbevakningens översyn den 19 augusti 2024. Studien ämnade identifiera lämpliga lösningar på dagens situation inom besättningsbyten i Sverige. Följande frågeställningar ämnades att besvara.

- Hur har svenska sjömän påverkats av Kustbevakningens striktare hantering av besättningsbyten och vad för risker på långsikt innebär det för sjömän ifall ingen förändring sker?
- Vilka problem har skapats inom svensk sjöfart till följd av de skärpta reglerna på kort sikt utifrån Agenter och Sjömäns perspektiv?
- Vilka lösningar eller förändringar kan införas för att åtgärda problemen?

De semistrukturerade intervjuerna och den presenterade teorin visar att svenska sjömän har påverkats negativt av Kustbevakningens striktare hantering av besättningsbyten. Svenska sjömän upplever ökad stress och psykisk ohälsa. Studien ser indikationer på att reglerna långsiktigt kan göra svensk sjöfart till en mindre attraktiv arbetsplats. Problemen som skapats på kort sikt har handlat om en större tidsåtgång för planering och utförande av besättningsbyte från agenturers och sjömäns perspektiv. Fartygen har även behövt öka farten oftare för att hinna till gränskontroller, vilket orsakar ökade bränslekostnader samt utsläpp. Långsiktigt ser agenturerna att det kan bli skadligt för Sverige då intäkter går förlorade till andra länder. Studien visar att det är sjömännen som får betala för Sveriges tolkning av reglerna, som dessutom är en unik tolkning jämfört med andra EU-länder. Det försvårar Sveriges möjlighet till nyrekrytering inom sjöfartyrken.

Lösningarna som presenterats i studien är att utöka öppettiderna hos Gränspolisens samt försöka se över om det är möjligt att använda digitala lösningar för att utföra gränskontroller. Både sjömän och agenturer finner att Sveriges tillämpning av Schengenregelverket bör ses över ytterligare för att skapa mer effektiva rutiner som är närmare i linje med svensk sjöfarts behov. Eftersom reglerna hittills tillämpats under en kort period återstår det att se hur rutinerna potentiellt sett förändras framöver och vilket utfall som reglerna kommer ha på långsikt.

6.1 Rekommendationer till fortsatt arbete

Studien rekommenderar att undersöka Kustbevakningen och Gränspolisens perspektiv på besättningsbyten, rådande problematik, potentiella lösningar samt hur de ser på andra länders rutiner. Fortsatt arbete kan fördjupa sig i varför Sverige valt en mer restriktiv tolkning av Schengenregelverket än andra länder i Europa.

KÄLLFÖRTECKNING

Afif, A. S. N., Amrullah, R. A., & Andromeda, V. F. (2023, February). Study case strategy to prevent delays in crew change on board during the Covid-19 pandemic. In *AIP Conference Proceedings* (Vol. 2675, No. 1). AIP Publishing.

Borovnik, M. (2024). *Trapped in the COVID-19 pandemic: Seafarers and the global crew change crisis*. *Asian and Pacific Migration Journal*, 33(1), 93-117.
<https://doi.org/10.1177/01171968241253850> (Original work published 2024)

Brenker, M., Möckel, S., Küper, M. et al. (2017) *Challenges of multinational crewing: a qualitative study with cadets*. *WMU J Marit Affairs* 16, 365–384.
<https://doi.org/10.1007/s13437-016-0117-5>

Dahlman, J., Henriksson, P., Selander, H., & Lundh, M. (2022). *Psykisk ohälsa i sjöfarten, en prevalensstudie*. Trafikverkets branschprogram Hållbar sjöfart som drivs av Lighthouse. [Psykisk ohälsa i sjöfarten en prevalensstudie.pdf](#)

Denscombe, M. (2018). *Forskningshandboken : för småskaliga forskningsprojekt inom samhällsvetenskaperna*. 4:e uppl. Studentlitteratur AB.

Europaparlamentets och Europeiska unionens råd. (2016). *Förordning (EU) 2016/399 av den 9 mars 2016 om en unionskodex om gränspassage för personer (kodex om Schengengränserna)*. Europeiska Unionens Officiella Tidning, L 77, 1–52 <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SV/TXT/?uri=CELEX%3A02016R0399-20240710#B-2>

Europeiska kommission. (2022). *Commission Recommendation establishing a common "Practical Handbook for Border Guards (Schengen Handbook)" to be used by Member States' competent authorities when carrying out the border control of persons and replacing Recommendation (C (2019) 7131 final)*. Directorate-General for Migration and Home Affairs. [Practical handbook for border guards_en.pdf](#)

Guest, G., MacQueen, K. M., & Namey, E. E. (2012). Introduction to applied thematic analysis. In *Introduction to applied thematic analysis* (pp. 3-20). SAGE Publications, Inc., <https://doi.org/10.4135/9781483384436.n1>

International Chamber of Shipping, & BIMCO. (2021). *Seafarer workforce report : the global supply and demand for seafarers in 2021*. Livingston: Witherby Publishing Group Ltd.

International Maritime Organization. (2020). *400,000 seafarers stuck at sea as crew change crisis deepens*. <https://www.imo.org/en/MediaCentre/PressBriefings/pages/32-crew-change-UNGA.aspx>

Kustbevakningen. (2024). *Måndagen den 19/8 skärps hanteringen av besättningsbyten*. Hämtad 5 februari 2025 från [Måndagen den 19/8 skärps hanteringen av besättningsbyten - Kustbevakningen](#)

Kustbevakningen. (2024) *Styrande meddelande om beslut om tillstånd till inresa och utresa över en yttre gräns (passage av yttre gräns) vid ett annat ställe än ett gränsövergångsställe eller utanför ett gränsövergångställes fastställda öppettider*. Diarienummer: 2024-921:3.

Offshore. (u.å). *Dutch immigration procedure*.
[Dutch-Immigration-Instructions-General-rev-1.pdf](#)

Polismyndigheten. (2024). *Gränskontroll till sjöss*. Hämtad 5 februari 2025 från:
[Gränskontroll till sjöss | Polismyndigheten](#)

Polismyndigheten. (2024). *Information gällande fastställda öppettider för gränsövergångsställen för fartyg*. Hämtad från: [Information gällande fastställda öppettider för gränsövergångsställen för fartyg](#)

Politi. [Danmarks polismyndighet]. (u.å). *Border Control*. Hämtad 3 maj 2025 från:
<https://politi.dk/en/law-and-information/border-control>

Politi. [Danmarks polismyndighet]. (u.å) *Request for crewchange*. Hämtad 3 maj 2025 från:
<https://politi.dk/-/media/mediefiler/mvjyl/dokumenter/besaetningsskifte/how-to-request-for-crewchange-aa.pdf>

Qi, Xiangtong. (2015). Disruption management for liner shipping. Lee, CY., Meng, Q. (eds) *Handbook of Ocean Container Transport Logistics*. International Series in Operations Research and Management Science. Volume 220 (s. 231 – 249). Springer Cham.
Doi: 10.1007/978-3-319-11891-8_8

Seafarers International Union. (u.å). *SIU and Maritime History*. Hämtad 10 April 2025 från:
<https://www.seafarers.org/about/siu-information/siu-and-maritime-history/>

SFS 2019:84. *Förordning med instruktion för Kustbevakningen*. Försvarsdepartementet.
https://www.riksdagen.se/sv/dokument-och-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/forordning-201984-med-instruktion-for_sfs-2019-84/

Stenungsunds kommun. (2024-11-04). *Hemställan från Stenungsunds kommun om att bli utpekad som gränsövergångsställe i enlighet med Schengenkodexen*. Diarienummer: KS 2024/851.

Sveriges Skeppsmäklare. (2024, juli). *Skeppsmäklarnytt*. (Nr 7).
<https://www.swe-shipbroker.se/files/2024-09/nr-7-2024.pdf>

Sveriges Skeppsmäklare. (2024, september). *Skeppsmäklarnytt*. (Nr 9).
<https://www.swe-shipbroker.se/files/2024-10/nr-9-2024.pdf>

Sveriges Skeppsmäklare. (2024, december). *Skeppsmäklarnytt*. (Nr 12).
<https://www.swe-shipbroker.se/files/2024-12/nr-12-2024.pdf>

Sveriges Skeppsmäklare. (2025, april) *Skeppsmäklarnytt*. (nr 4).
<https://www.swe-shipbroker.se/files/2025-04/nr-4-2025.pdf>

Transportstyrelsen. (2025). *Sjöarbetskonventionen (MLC)*. Hämtad 2025-04-20 från:
<https://www.transportstyrelsen.se/sv/sjofart/Miljo-och-halsa/Sjoarbetskonventionen-MLC/>

Transportstyrelsen. (2022). *2022 års ändring av Sjöarbetskonventionen*. Hämtad 2025-04-20 från: <https://www.transportstyrelsen.se/sv/sjofart/miljo-och-halsa/Sjoarbetskonventionen-MLC/2022-ars-andring-av-sjoarbetskonventionen/>

Transportföretagen (2023). *Tempen på sjöfartsbranschen 2023*. Transportföretagens PPP. <https://www.transportforetagen.se/globalassets/kompetensforsorjning/tempen-pa/tempen-pa-sjofartsbranschen-2023.pdf>

United Nations Regional Centre for Preventive Diplomacy for Central Asia (UNRCCA). (2020). *Secretary-General's message on World Maritime Day, 24 September*. Available at: <https://unrcca.unmissions.org/secretary-general%E2%80%99s-message-world-maritime-day>.

Wallén Warner, H., & Lundh, M. (2024). *Hur behåller vi svenskt sjöfolk i yrket till sjöss? Ett uppstartsarbete*. Lighthouse. https://lighthouse.nu/images/Rapporter/Hurbeha%CC%8Aaller_vi_svenskt_sjo%CC%88folk_i_yrket_till_sjo%CC%88ss.pdf?

BILAGA 1

Frågor till Agenturer

Inledning:

Godkännande av inspelning

Vilken roll har du på företaget?

Hur länge har du jobbat på företaget? Hur länge har du jobbat i branschen?

Vart verkar ni i Sverige?

Nulägesbild

1. Vad för problem har ni upplevt sedan Kustbevakningen skärpte reglerna?

Följdfrågor: *Är det något särskilt problem som blivit vanligare? Vad för påverkan har det haft för er?*

2. Utifrån en ekonomisk och operativ synvinkel, hur har ert arbetssätt förändrats sedan de nya reglerna? (Tex, förlust av intäkter m.m., ändrade rutiner)

3. Om inga förändringar sker, hur tror ni att detta kommer påverka svensk sjöfart på lång sikt? (Tex svensk sjöfart om 2-5 år framåt)

4. Vilka lösningar eller förändringar anser ni skulle kunna lösa de problem som har uppstått, om det inte är möjligt att återgå till hur det var tidigare?

5. Vilka reaktioner har ni fått från era kunder efter Sveriges skärpta regler, ser ni att det kan ha påverkan för er konkurrensförmåga?

6. Hur ser ni på samarbetet mellan aktörer vid besättningsbyten (Kustbevakning, Gränspolis och Agenturer)?

7. Vad skulle ni vilja se från politiker och myndigheter för att förbättra situationen?

8. Har ni något ni vill tillägga inom ämnet som vi inte frågat om?

BILAGA 2

Intervjufrågor till Sjöfolk

Inledning

Godkännande av inspelning

1. Kan du kort beskriva din roll ombord och hur länge du har arbetat inom sjöfarten?
2. Hur brukar dina normala arbetsrotationer och besättningsbyten se ut?

Påverkan av de nya reglerna

3. Hur har de skärpta reglerna påverkat dina möjligheter att mönstra av i tid?
4. Har du eller dina kollegor upplevt förlängda arbetsperioder på grund av de nya reglerna? Om ja, hur har det påverkat dig?

Hälsa och välmående

5. Har förändringarna påverkat din fysiska eller psykiska hälsa? På vilket sätt?
6. Hur har de längre arbetsperioderna påverkat arbetsmiljön och moralen ombord?

Säkerhet och arbetsmiljö

7. Upplever du att trötthet eller stress har ökat ombord på grund av de svårare besättningsbytena?
8. Ser du någon ökad säkerhetsrisk på grund av de nya reglerna?

Ekonomiska och sociala konsekvenser

9. Hur har detta påverkat ditt familjeliv och möjligheten att balansera arbete och fritid?
10. Om du fick möjligheten att påverka reglerna, vilka förändringar skulle du vilja se?

BILAGA 3

Informerat samtycke om deltagande i examensarbetsprojekt ”Besättningsbyten i Sverige - En analys av problematiken vid svenska gränsövergångar”

Chalmers tekniska högskola
Institutionen för mekanik och maritima vetenskaper
Avdelningen för maritima studier
SE – 412 96 Göteborg

Studenter:

Fredrik Löfgren, lofgrenf@chalmers.se/072-5777300

Keng Wuang Feng, wuang@student.chalmers.se/073-2627711

Handledare:

Martin Larsson, martin.larsson@chalmers.se/ 031-772 27 15

Vi är två glada studenter som heter Fredrik Löfgren och Keng Wuang Feng. Vi läser tredje året på Chalmers tekniska högskola, Internationell Logistik och i vårt kandidatarbete undersöker vi hur svensk sjöfart har påverkats på kort och långsikt till följd av Kustbevakningens skärpta regler som införlivades den 19:e augusti 2024. Vi gör den här studien för att bidra med en lägesbild av dagens situation och hitta lämpliga lösningar

Om du vill ha mer information om projektet så är du välkommen att kontakta handledare eller studenter.

Innan vi ber om din medverkan vill vi informera om vilka **etiska regler** som gäller i projektet:

- Du deltar i denna studie helt frivilligt och har rätt att bli informerad om varför du har blivit tillfrågad samt vad syftet med deltagandet är.
- Du har möjlighet att när som helst under studiens gång avbryta ditt deltagande utan att behöva ge en orsak till detta.
- Studien är helt anonym och insamlad data kommer att redovisas utan koppling till person, fartyg eller företag/rederi.

- Enbart studenter/lärare/forskare som är knutna till studien kommer att ta del av det insamlade råmaterialet.
- Alla personuppgifter kommer att hanteras i enlighet med EU:s allmänna dataskyddsförordning (GDPR) och på ett sätt som inte inkräktar på deltagarens personliga integritet.

Genom att skriva under denna blankett ger du ditt så kallade informerade samtycke till att delta i studien och att du tagit del av den information som presenterats ovan.

Jag godkänner att intervjun spelas in i analysyfte.

Ort:	Datum:
Underskrift:	
Namnförtydligande:	
Kontaktuppgifter: FRIVILLIGT	

INSTITUTIONEN FÖR MEKANIK OCH MARITIMA VETENSKAPER

CHALMERS TEKNISKA HÖGSKOLA

Göteborg, Sverige 2025

www.chalmers.se



CHALMERS