



**CHALMERS**

# **Samarbetet mellan Tullverket och kommersiell sjöfart med målet att förhindra illegal införsel av narkotika**

Examensarbete inom sjökaptensprogrammet

**ANDREAS KÄRNBRATT  
FELIX STRÖM**

**INSTITUTIONEN FÖR MEKANIK OCH MARITIMA VETENSKAPER**

---

CHALMERS TEKNISKA HÖGSKOLA  
Göteborg, Sverige, 2024



# Samarbetet mellan Tullverket och kommersiell sjöfart med målet att förhindra illegal införsel av narkotika

Examensarbete inom sjökaptensprogrammet

ANDREAS KÄRNBRATT  
FELIX STRÖM

Institutionen för mekanik och maritima vetenskaper  
*Avdelningen för maritima studier*  
CHALMERS TEKNISKA HÖGSKOLA  
Göteborg, Sverige, 2024

**Samarbetet mellan Tullverket och kommersiell sjöfart med målet att förhindra  
illegal införsel av narkotika**

ANDREAS KÄRNBRATT

FELIX STRÖM

© ANDREAS KÄRNBRATT, 2024

© FELIX STRÖM, 2024

Institutionen för mekanik och maritima vetenskaper

Chalmers tekniska högskola

SE-412 96 Göteborg

Sverige

Telefon: + 46 (0)31-772 1000

Institutionen för mekanik och maritima vetenskaper

Chalmers tekniska högskola

Göteborg, Sverige 2024

# FÖRORD

Under höstterminen 2023 påbörjade vi examensarbetet och slutförde detta under vårterminen 2024. Examensarbetet innefattar 15 högskolepoäng och är den avslutande del av Sjökaptenprogrammet (180 högskolepoäng) teoretiska segment på Chalmers Tekniska Högskola.

De senaste årens nyhetsrapporteringar om växande gängkriminalitet och narkotikasmuggling väckte vårt intresse att undersöka den svenska sjöfartens oavsiktliga funktion i narkotikasmugglingen. Det var en stor utmaning att hitta en relevant forskningsfråga för att utreda ämnet. Eftersom Tullverket är en myndighet som vill synas och syns mycket, såg vi det som en möjlighet att utforska området. Genom att utreda samarbetet mellan Tullverket och den kommersiella sjöfarten såg vi en möjlighet att få en djupare inblick i hur parterna kan hjälpas åt att förhindra narkotikasmuggling.

Vi vill rikta ett stort tack till Tullverket och de rederier samt de respondenter som medverkat i studien och bidragit till resultatet. Utan era erfarenheter, er kunskap och inblick i ämnet hade inte rapporten kunnat möjliggöras. Vi vill också tacka för ert stora engagemang som underlättat vårt arbete avsevärt. Till vår handledare Robert Severin ska det också riktas ett stort tack för den vägledning och rådgivning vi fått. Slutligen vill vi även rikta ett särskilt tack till Liza Nordfeldt, bibliotekarie på Chalmers Tekniska Högskola, för din rådgivning och ditt engagemang.

## **Samarbetet mellan Tullverket och kommersiell sjöfart med målet att förhindra illegal införsel av narkotika**

ANDREAS KÄRNBRATT  
FELIX STRÖM

Institutionen för mekanik och maritima vetenskaper  
Chalmers tekniska högskola

### **SAMMANDRAG**

Narkotikasmuggling är ett globalt problem vilket har ökat i Sverige det senaste decenniet. Tullverket är den svenska myndighet som ansvarar för att kontrollera varuflödet in och ut ur Sverige. Samarbetet mellan Tullverket och den kommersiella sjöfarten är en vital del i förhindrandet av narkotikasmuggling. Tullverket och aktörer inom den kommersiella sjöfarten har skapat gemensamma målsättningar för att bekämpa tullbrottslighet och förhindra att näringslivet utnyttjas av kriminella nätverk.

Syftet med rapporten är att utreda samarbetet mellan svenska Tullverket och kommersiell sjöfart för att minska narkotikasmugglingen genom hamnar i Sverige. Rapporten kommer att behandla problematiken i samarbetet mellan myndigheter och kommersiell verksamhet, samt ytterligare vilka faktorer som påverkar samarbetet positivt mellan nämnda parter. Vidare behandlar studien följande frågeställningar:

- Hur ser det aktuella samarbetet ut mellan Tullverket och kommersiell sjöfart för att bekämpa smuggling av narkotika genom svenska hamnar?
- Vilka faktorer kan identifieras som framgångsfaktorer i samarbetet mellan Tullverket och den kommersiella sjöfarten i Sverige?

För att besvara studiens syfte och forskningsfrågor genomfördes en kvalitativ studie med semistrukturerade intervjuer. Respondenterna vilka intervjuades bestod av anställda hos Tullverket samt representanter från den kommersiella sjöfarten.

Resultatet visar att samarbetet mellan Tullverket och den kommersiella sjöfarten idag främjas till stor del av ett samarbete i avtalad form. I samarbetet anses framgångsfaktorerna bestå av personlig kontakt, tullutbildningar och ett antal lättnader för den kommersiella verksamheten, dessa gynnar såväl Tullverket som de kommersiella aktörerna. Utöver de positiva delar vilka avtalet medför, framgår det av resultatet att samarbetet även ställs inför ett antal utmaningar, såsom korruption och tystnadskultur.

Studien har avgränsats till myndigheten Tullverket samt till rederier inom kommersiell sjöfart, för att möjliggöra en fördjupning inom området. Vidare har studien avgränsats genom sin fokusering på sjöfarten som metod för smuggling, vilket innebär att rapporten följaktligen inte behandlat andra smugglingsled, såsom väg, järnväg och flyg.

**Nyckelord:** Kommersiell sjöfart, narkotika, narkotikasmuggling, smuggling, samarbete, Tullverket, tullmyndighet, myndighet

# **The collaboration between customs and commercial shipping with the aim of preventing illegal drug trade**

ANDREAS KÄRNBRATT  
FELIX STRÖM

Department of Mechanics and Maritime Sciences  
Chalmers University of Technology

## **ABSTRACT**

Drug smuggling is an escalating global issue, which has seen a notable increase in Sweden over the past decade. The Swedish custom authority, Tullverket, is the principal agency responsible for monitoring the flow of goods into and out of the country. The collaboration between Tullverket and the commercial maritime sector is crucial in the prevention of drug trafficking. Joint objectives have been established by Tullverket and stakeholders within the maritime industry to combat customs offenses and prevent the exploitation of the business sector by criminal networks.

This report aims to investigate the collaboration between Tullverket and the commercial maritime sector to reduce drug smuggling through Swedish ports. It addresses the complexities in the cooperation between governmental agencies and commercial operations, along with additional factors that positively influence the partnership. The study examines the following research questions:

- What is the current state of cooperation between Tullverket and commercial maritime sector in combating drug smuggling through Swedish ports?
- What factors can be identified as success drivers in the collaboration between Tullverket and the commercial maritime sector in Sweden?

To address the aim and research questions of the study, a qualitative approach was utilized, incorporating semi structured interviews. Participants included employees of Tullverket and representatives from the commercial maritime sector.

The result indicates that the cooperation is largely promoted through formal agreements, with personal contacts, customs training, and certain concession for commercial operations being identified as key success factors benefiting both Tullverket and commercial stakeholders. While the agreement introduces several positive elements, the cooperation also faces challenges such as corruption and a culture of silence.

The scope of this study is delimited to Tullverket and shipping companies within the commercial maritime sector, allowing for an in-depth exploration of the field. Furthermore, the study is limited to maritime transport as a method of smuggling, hence other smuggling routes such as road, railways, and air transports have not been examined. This report is written in Swedish.

**Keywords:** Commercial shipping, narcotics, drug smuggling, smuggling, collaboration, Tullverket, customs authority, authority.

## INNEHÅLLSFÖRTECKNING

1. Inledning.....	1
1.1 Bakgrund .....	1
1.2 Syfte .....	2
1.3 Frågeställning .....	2
1.4 Avgränsningar .....	2
2. Teori .....	3
2.1 Tullverkets ansvarsområden.....	3
2.2 Maritime Single Window .....	3
2.3 Verksamhetens problematik.....	4
2.4 Smugglingsvägar, beslag och tillvägagångssätt .....	7
2.5 Samarbetet mellan tullmyndighet och kommersiella aktörer i andra europeiska länder .	8
2.6 Samarbete mellan myndighet och privat aktör.....	9
2.7 Teknologi och metoder.....	10
3. Metod .....	11
3.1 Forskningsstrategi .....	11
3.2 Datainsamling.....	11
3.3 Urval.....	11
3.3.1 Demografi.....	12
3.4 Intervju .....	13
3.4.1 Empiri.....	13
3.5 Validitet och reliabilitet.....	14
3.5.1 Validitet .....	14
3.5.2 Reliabilitet .....	14
3.6 Etik .....	14
3.7 SWOT-analys .....	15
4. Resultat.....	16
4.1 Samarbetet mellan Tullverket och kommersiell sjöfart idag .....	16
4.1.1 Frivilliga samarbeten.....	16
4.1.2 Obligatoriska samarbeten .....	17
4.2 Samarbetets utmaningar .....	18
4.2.1 Tystnadskultur .....	18
4.2.2 Outsourcing .....	19
4.2.3 Hantering av legala varor .....	19
4.2.4 Korruption .....	20
4.3 Tekniska hjälpmedel .....	20
4.3.1 Smarta containrar .....	20



4.3.2 Backscatter .....	21
4.4 Samverkan Mot Tullbrottslighet .....	21
4.4.1 Personlig kontakt .....	21
4.4.2 Anställdas befogenheter .....	22
4.4.3 Rederiers förmåner av SMT-avtalet .....	22
4.5 SWOT-analys .....	22
5. Diskussion .....	24
5.1 Samarbetet mellan Tullverket och kommersiell sjöfart idag .....	24
5.2 Samarbetets utmaningar .....	25
5.3 Tekniska hjälpmedel .....	25
5.4 Samverkan Mot Tullbrottslighet .....	26
5.5 SWOT-analys .....	26
5.6 Metoddiskussion.....	27
5.6.1 Datainsamling och intervjuer .....	27
5.6.2 Empiri.....	28
5.6.3 Validitet och reliabilitet.....	28
6. Slutsatser .....	29
6.1 Rekommendationer till fortsatt arbete.....	29
Källförteckning.....	30
Bilagor .....	33

## FIGURFÖRTECKNING

<b>Figur 1.</b> Antal narkotikabeslag på lastfartyg kontra total antal narkotikabeslag i Sverige under 2022. ....	5
<b>Figur 2.</b> Antal narkotikabeslag på lastfartyg kontra total antal narkotikabeslag i Sverige under 2023. ....	6
<b>Figur 3.</b> Samhällsnyttan från narkotikabeslagen på lastfartyg kontra total samhällsnytta från narkotikabeslag i Sverige under 2022. ....	6
<b>Figur 4.</b> Samhällsnyttan från narkotikabeslagen på lastfartyg kontra total samhällsnytta från narkotikabeslag i Sverige under 2023. ....	7

## TABELLFÖRTECKNING

<b>Tabell 1.</b> Överblick av antal narkotikabeslag i Sverige samt samhällsnyttan från dem. ....	5
<b>Tabell 2.</b> Demografisk sammanställning av respondenterna från Tullverket. ....	12
<b>Tabell 3.</b> Demografisk sammanställning av respondenterna från rederierna. ....	13

## FÖRKORTNINGAR OCH BEGREPP

ATA	Actual Time of Arrival, (Faktisk ankomsttid)
BRÅ	Brottsförebyggande Rådet
EMSW	European Maritime Single Window
EPA	European Ports Alliance
ETA	Estimated Time of Arrival, (Estimerad ankomsttid)
ICS	International Chamber of Shipping
MSW	Maritime Single Window
NSW	National Single Window
PPP	Public-Private Partnership
RFD	Reporting Formalities Directive
Ripoff-beslag	Ett narkotikabeslag från en försändelse, där kriminella nätverk utnyttjat en legal verksamhets godsflöde utan lastägarrens kännedom.
Samhällsnytta	Beräkningsmodell för sparade samhällskostnader relaterade till missbruk
SFS	Svensk Författningssamling
SMT	Samverkan Mot Tullbrottslighet
SWOT-Analys	Analysmetod för att definiera ett företags styrkor och svagheter samt att ställa dessa mot omvärldens möjligheter och hot
WCO	World Customs Organization

# 1. INLEDNING

Illegal handel är ett problem vilket inte bara skadar världsekonomin men även samhället i sin helhet. Smuggling är ett så till vida omfattande problem att illegal handel anses utgöra en årlig omsättning på 2,2 biljoner dollar (Anzoom m.fl., 2021). Smuggling kan genomföras på flera olika sätt, exempelvis kan illegala droger köras med bilar eller fartyg för att nå köparen. Basu (2013) beskriver att illegala droger kan fraktas i allt från fartygsskrov till kaffeförpackningar för att undvika att godset blir beslagttaget i gränskontrollen.

Boviatsis & Vlachos, (2022) skriver i sin rapport att i över 30 år har sjöfartsorganisationen, ICS (International Chamber of Shipping), och världstullorganisationen, WCO (World Customs Organization), samarbetat för att motverka droghandel genom att implementera standarder och riktlinjer. I samma rapport beskrivs det att illegal droghandel är en stor industri över hela världen och att den är nära relaterad med den kommersiella sjöfarten och transport av gods till sjöss. Rapporten antyder att illegal droghandel är ett problem inom sjöfarten och trots samarbetet mellan ICS och WCO så är problemet svårt att kontrollera.

Illegal införsel av narkotika är ett återkommande problem i Sverige men även för resten av världen. I Europa har kokainbeslagen ökat markant de senaste 10 åren skriver Europeiska unionens narkotikamyndighet (European Monitoring Centre for Drugs and Drug Addiction [EMCDDA], 2023) i deras senaste rapport. Flera medier rapporterade under sommaren 2023 att det utfördes ett tillslag mot ett fartyg i Rotterdam vilket resulterade i ett rekordbeslag av kokain (Baker, 2023; Bergström, 2023).

I Sverige rapporterar medier ständigt om en ökning av kriminella nätverk och brott som begås. I och med ökningen av kriminella nätverk har det resulterat i en ökad illegal införsel av narkotika de senaste årtiondena (Centralförbundet för Alkohol- och Narkotikaupplysning, 2019). Enligt Göteborgs Hamn (u.å.) är Göteborgs hamn Skandinaviens största hamn sett till godsomsättning, och det förmodas att mycket av narkotikan som transporteras genom Göteborgs hamn är ämnad att spridas ut i Norden för vidare distribution. Enligt Mashiri & Sebele-Mpofu (2015, s. 45) har ett modernt tullverk primärt två uppgifter, att påskynda import och export av varor i internationell handel för att ekonomin ska kunna växa och utvecklas samt att hindra illegal handel från att passera landets gränser. För att Tullverket ska kunna utföra sin ambitiösa uppgift krävs ett samarbete med kommersiell sjöfart vilka eventuellt är lastade med narkotika och ska lossa i Göteborg eller någon annan av Sveriges många hamnar. Det är viktigt att det finns ett samarbete mellan Tullverket och privata aktörer eftersom de kan utgöra hinder för både köp- och säljsidan av illegal handel (Mashiri & Sebele-Mpofu, 2015, s. 45). Därför kommer samarbetet mellan Tullverket och kommersiell sjöfart utredas för att se om det fungerar på en optimal nivå eller om det har utvecklingspotential.

## 1.1 Bakgrund

Gränser har olika betydelser för olika aktörer, beroende på hur deras primära intressen ligger. Statliga aktörer och lokala intressenter har alltså inte samma mål och värderingar när det kommer till gränser. Lokala intressenter kommer sannolikt att värdera handel högst samtidigt som statliga aktörer har gränsens integritet som primära intresse (Hataley & Leuprecht, 2018).

Tullverket har en vision om att endast godkända varor ska komma över gränsen. Det kommer att medföra ett flertal av positiva effekter, såsom ett tryggare samhälle genom att otillåtna och farliga varor som kan skada medborgare inte får en möjlighet att passera gränsen. Vidare

kommer det att bidra till en ökad tillväxt och välfärd i samhället eftersom en effektiv tullhantering leder till en stärkt konkurrenskraft i svenskt näringsliv och finansiering av Sverige och EU. På så vis kommer även konkurrens på lika villkor att uppstå mellan företag i Sverige eftersom ingen kommer kunna sälja billigare varor som tagits in otillåtet i landet (Tullverket, 2020b).

Beslagen av stora narkotikaförsändelser indikerar en brant stigande kurva av narkotikahandel i Sverige. Tullverket (2023b) rapporterade under det året att det hade gjorts 20 beslag av narkotikaförsändelser med en vikt över 100 kilogram, varav hälften vägde över 200 kilogram. Fem år tidigare gjordes endast tre beslag av narkotikaförsändelser med en vikt över 100 kilogram och för tio år sedan gjordes inga beslag av den storleken. Det har med tiden blivit lättare för den organiserade smuglingen att sända och mottaga större narkotikaförsändelser på grund av den ökande globaliseringen. De kriminella nätverken kan använda sig av legala/kommersiella transportmedel, och på så sätt inte behöva transportera varorna själva. Detta resulterar i att transportörerna utnyttjas och riskerar konsekvenser vid ett eventuellt beslag av Tullverket.

För att minska utnyttjandet av kommersiella aktörer och förenkla tullverkets uppgifter så skapar de ett samarbete vilket bygger på gemensamma mål. De kommersiella aktörerna blir erbjudna kunskap inom ämnet och i sin tur ger de tillbaka värdefull information till tullverket (Tullverket, 2023c).

## 1.2 Syfte

Syftet med rapporten är att utreda samarbetet mellan svenska Tullverket och kommersiell sjöfart för att minska narkotikasmugglingen genom hamnar i Sverige. Rapporten kommer att behandla problematiken i samarbetet mellan myndigheter och kommersiell verksamhet, samt ytterligare vilka faktorer som påverkar samarbetet positivt mellan nämnda parter.

## 1.3 Frågeställning

- Hur ser det aktuella samarbetet ut mellan Tullverket och kommersiell sjöfart för att bekämpa smuggling av narkotika genom svenska hamnar?
- Vilka faktorer kan identifieras som kritiska framgångsfaktorer i samarbetet mellan Tullverket och den kommersiella sjöfarten i Sverige?

## 1.4 Avgränsningar

Rapporten är geografiskt avgränsad till svenska hamnar men refererar till vetenskapliga artiklar baserade på tidigare händelser och forskning om narkotikasmuggling i andra delar av världen. Studien avser att ge en djupare inblick om hur samarbetet går till och hur det bidrar till minskad smuggling. Rapporten behandlar enbart myndigheten Tullverket samt kommersiell sjöfart och tar därmed inte hänsyn till andra myndigheter eller andra aktörer såsom svenska hamnar. Rapporten avgränsas dessutom till sjöfart vilket innebär att andra smuglingsvägar, såsom väg, järnväg och flyg inte beaktats. Intervjuerna med Tullverket och den kommersiella sjöfarten avgränsas till den aktuella arbetsmetoden och det aktuella samarbetet.

## 2. TEORI

I följande avsnitt sker en fördjupning inom samarbetet mellan Tullverket och kommersiell sjöfart i Sverige. Kapitlet behandlar hur smuggling av narkotika genom Sveriges hamnar ser ut idag och vilka kända samarbeten som finns mellan Tullverk och den kommersiella sjöfarten.

Smuggling är ett omfattande begrepp vilket innefattar transport av illegala varor men även illegal transport av människor. För att klargöra begreppet *smugglingsbrott* definieras begreppet i svensk lag enligt följande: “Den som, i samband med införsel till landet av en vara som omfattas av ett särskilt föreskrivet förbud mot eller villkor för införsel, uppsåtligen bryter mot förbudet eller villkoret genom att underlåta att anmäla varan till tullbehandling, döms för smuggling till böter eller fängelse i högst två år” (SFS, 2000:1225).

Det finns mängder av ämnen och substanser som klassificerats som narkotika, men vad som avgör vilka preparat som är illegala och vilka som är behöriga att hantera dem definieras i lagstiftningen. Svensk lag definierar begreppet *narkotika* enligt följande: “läkemedel eller hälsofarliga varor med beroendeframkallande egenskaper eller euforiserande effekter eller varor som med lätthet kan omvandlas till varor med sådana egenskaper eller effekter och som 1. på sådan grund är föremål för kontroll enligt en internationell överenskommelse som Sverige har biträtt, eller 2. av regeringen har förklarats vara att anse som narkotika enligt lagen” (SFS, 1968:64).

### 2.1 Tullverkets ansvarsområden

Tullverket är den svenska myndighet som ansvarar för kontrollen av varor som transporteras in och ut ur Sverige. Tullverkets huvudansvar är att förhindra illegal införsel av narkotika, alkohol och tobak (Kustbevakningen, u.å.). Enligt lagen om Tullverkets befogenheter vid Sveriges gräns mot ett annat land inom Europeiska unionen (SFS, 1996:701), har Tullverket huvudansvaret för brottsbekämpning vid Sveriges gräns. Detta innebär att Tullverket är den myndighet som ansvarar för att kontrollera inkommande gods och egendom vid Sveriges gränser. Dessa gränser är Sveriges flygplatser, hamnar och andra gränspassager, såsom vägar. Tullverket har rätt att inleda förundersökning vid misstanke om brott gällande bland annat smuggling eller innehav av smuggelgod. Tullverket har befogenheter att förhindra, utreda och beivra brott som berör smugglingslagen samt vilka andra brott Tullverket är skyldiga att ingripa mot (SOU, 2022:48).

### 2.2 Maritime Single Window

1 oktober 2015 öppnades klareringstjänsten Maritime Single Window (MSW) med syfte att förenkla inrapportering av myndighetsinformation vid anlop i svenska hamnar, till följd av kravet om förenkling av fartygsrapportering i EU-direktivet 2010/65/EU. Från 1 juni 2016 ska deklarerering av gods ske via in- och ut passage rapporteras till tullverket elektroniskt genom MSW. MSW administreras av Sjöfartsverket vilket även är ett samarbete mellan Sjöfartsverket, Tullverket, Kustbevakningen och Transportstyrelsen (Transportstyrelsen, 2021). I anslutning till varje hamnanlop i svenska hamnar måste fartyg med en bruttodräktighet över 300 ton, fiskefartyg, traditionsfartyg samt fritidsbåtar med längd över 45 meter, genomföra fartygsrapporteringar. Den ansvariga för att fartygsrapporteringen sker på rätt sätt är befälhavaren, fartygsoperatören eller ett ombud (Sjöfartsverket, 2023b).

I MSW klarerar fartygen ett flertal olika uppgifter gällande fartygets anlop i en svensk hamn eller vid ankring i svenska farvatten. MSW kräver att fartygen rapporterar uppgifter om vilken

hamnstad de anlöper, beräknad ankomsttid (ETA), avfall, lotskrav, gods att deklarerar, om det finns farligt gods ombord, samt flertalet andra uppgifter. För att fartyget ska få ett lossningsmedgivande av Tullverket krävs även att fartyget rapporterar den faktiska ankomsttiden (ATA) (Sjöfartsverket m.fl., u.å.; Transportstyrelsen, 2021).

EU-direktivet 2010/65/EU, även kallat Reporting Formalities Directive (RFD), gav alla medlemsländer ansvaret att skapa en rapporteringstjänst, National Single Window (NSW). Syftet var att binda samman och underlätta alla administrativa procedurer i anslutning till in- och utpassage i europeiska hamnar genom sjöburen transport. Under 2016 inledde europakommissionen en utvärdering av RFD och därmed NSW. Resultaten från utvärderingen indikerade att de nya säkerhetsåtgärderna (NSW) inte hade den önskade positiva påverkan, och i vissa fall hade den en mer negativ påverkan. Rapporteringstjänsterna såg olika ut och det underlättade inte alltid de administrativa procedurerna för fartygen.

Under 2017 skapades Valettadeklarationen, där medlemsländerna begärde att EU skulle se över RFD igen med målet att skapa ett väl fungerande European Maritime Single Window (EMSW). De önskar att det ska se likadant ut i alla medlemsländer och att informationen som krävs från fartyg till myndigheter sparas. Vid en sådan förändring behöver statisk information bara att uppges vid ett tillfälle vilket besparar tid och resurser samt att det minimerar risken för dubbeltydig information (European Commission, u.å.).

## 2.3 Verksamhetens problematik

I Sjöfartsverkets årsredovisning från 2022 framgår det att 90% av alla varor och råvaror till och från Sverige har någon gång under transporten fraktats till sjöss (Sjöfartsverket, 2023a). I rapporten av Tullverket (2021a) beskrivs att varuflödet i den Europeiska unionen beräknas öka och förändras framöver. Förändringen i varuflödet anses leda till att Tullverket kommer behöva följa med i den i utvecklingen och anpassa sitt arbetssätt. En av orsakerna till att arbetet för Tullverket förväntas att bli mer komplext är på grund av att konsumenterna kräver kortare och smidigare leveranser vilket tros försvåra Tullverkets arbete. Med ett ökat trafikflöde sätter det en större press på Tullverket att verka för en smidig leverans men att samtidigt behålla kvaliteten på arbetet för att förhindra och minska smugglingen genom de svenska gränserna. Vidare i rapporten beskriver utredningen att ett utvecklat samarbete mellan kommersiella aktörer och Tullverket kommer vara viktigt för att förhindra smuggling genom landets gränser. I samma rapport från Tullverket presenteras att ungefär 35% av alla synnerligen grova narkotikabeslag gjorts i containrar från handelssjöfarten eller beslag på kurirer samt post (Tullverket, 2021a).

När tullverket gör beslag av narkotika och dopingmedel, följer en positiv effekt av minskade kostnader för samhället. Dessa samhällskostnader är en uppskattning av de kostnader som vanligtvis är relaterade till missbruk. De ligger till grund för en beräkningsmodell som kallas för samhällsnytta. Beräkningsmodellen tar hänsyn till FN:s skadeindex, missbrukardoser samt gatupriser (Tullverket, 2023b).

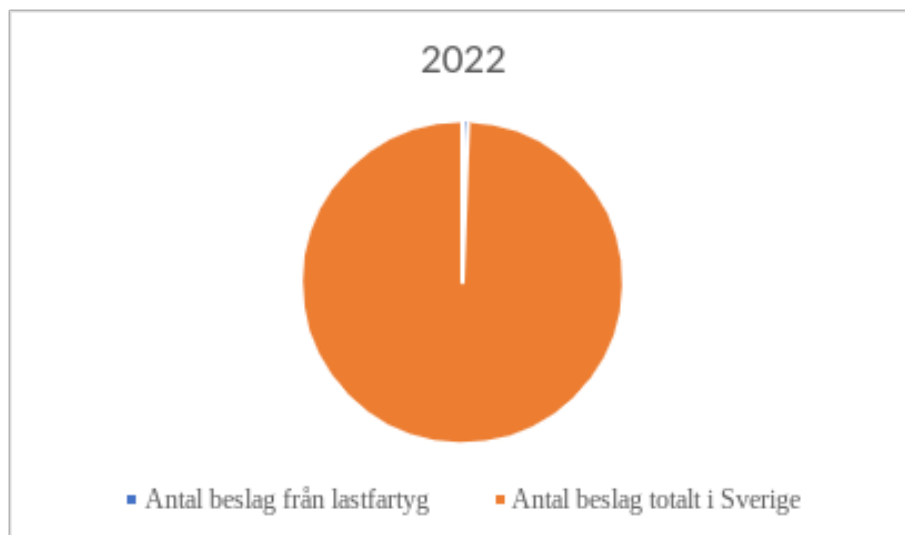
Modellen för samhällsnytta har dessvärre några svagheter, underlaget är beräknat på äldre siffror eftersom det inte har uppdaterats sedan år 2000. Dessutom räknar modellen med att narkotikabeslagen frántar användarna narkotikan. Dessvärre betraktas efterfrågan som tillgodosedd, vilket diskrediterar det argumentet (Riksrevisionen, 2019).

**Tabell 1. Överblick av antal narkotikabeslag i Sverige samt samhällsnyttan från dem.**

	2022	2023
Antal beslag från lastfartyg	28	15
Antal beslag totalt i Sverige	5365	4778
Samhällsnytta (kr) av beslag från lastfartyg	1 350 994 153	2 247 575 900
Samhällsnytta (kr) av beslag totalt i Sverige	5 157 018 074	10 397 530 134

*Kommentar:* Tabellen visar antalet narkotikabeslag som gjorts på lastfartyg i Sverige under 2022 och 2023, samt den samhällsnyttan som beslagen utgör. Narkotikabeslagen innefattar all narkotika förutom vanliga läkemedel. Siffrorna har begärts ut av Tullverket och är en del av deras beslagsstatistik under 2022 samt 2023 (Tullverket, 2024a, 2024b).

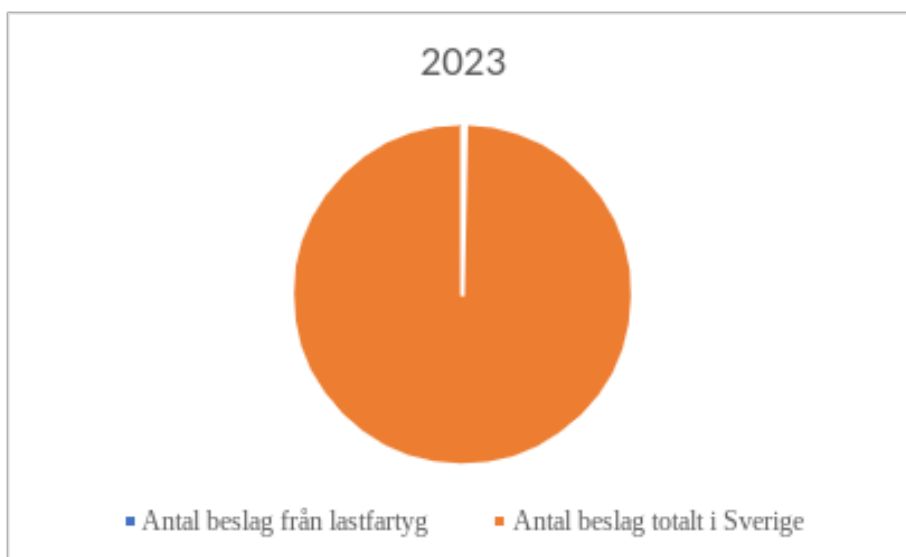
**Figur 1. Antal narkotikabeslag på lastfartyg kontra total antal narkotikabeslag i Sverige under 2022.**



*Kommentar:* Antalet narkotikabeslag på lastfartyg markeras med blå färg i diagrammet, vilket knappt är synbart på grund av de få antal narkotikabeslag som gjorts på lastfartyg under 2022. Den orangea delen utgör den resterande delen av det totala antalet narkotikabeslag i Sverige under samma år. Cirkeldiagrammet baseras på siffrorna från Tabell 1 (Tullverket, 2024a, 2024b).



**Figur 2.** Antal narkotikabeslag på lastfartyg kontra total antal narkotikabeslag i Sverige under 2023.



*Kommentar:* Antalet narkotikabeslag på lastfartyg markeras med blå färg i diagrammet, vilket knappt är synbart på grund av de få antal narkotikabeslag som gjorts på lastfartyg under 2023. Den orangea delen utgör den resterande delen av det totala antalet narkotikabeslag i Sverige under samma år. Cirkeldiagrammet baseras på siffrorna från Tabell 1 (Tullverket, 2024a, 2024b).

**Figur 3.** Samhällsnyttan från narkotikabeslagen på lastfartyg kontra total samhällsnytta från narkotikabeslag i Sverige under 2022.



*Kommentar:* Samhällsnyttan från narkotikabeslag på lastfartyg markeras med blå färg, vilket utgör en stor del av den totala samhällsnyttan av alla narkotikabeslag i Sverige under 2022. Den orangea delen utgör den resterande delen av totala samhällsnyttan från narkotikabeslag i Sverige under samma år. Cirkeldiagrammet baseras på siffrorna från Tabell 1 (Tullverket, 2024a, 2024b).

**Figur 4.** Samhällsnyttan från narkotikabeslagen på lastfartyg kontra total samhällsnytta från narkotikabeslag i Sverige under 2023.



*Kommentar:* Samhällsnyttan från narkotikabeslag på lastfartyg markeras med blå färg, vilket utgör en stor del av den totala samhällsnyttan av alla narkotikabeslag i Sverige under 2023. Den orangea delen utgör den resterande delen av totala samhällsnyttan från narkotikabeslag i Sverige under samma år. Cirkeldiagrammet baseras på siffrorna från Tabell 1 (Tullverket, 2024a, 2024b).

## 2.4 Smugglingsvägar, beslag och tillvägagångssätt

Narkotika kommer in i Europa på många olika sätt och i många olika former. Olika typer av narkotika odlas och produceras på olika platser i världen, för att därefter skickas via olika transportmedel beroende på det geografiska läget. Huvuddelen av den cannabis som återfinns i Europa kan spåras till Marocko, vilka anses vara den världsledande exportören. På grund av det geografiska läget är Spanien den främsta mottagaren för den cannabis som kommer från Marocko. Det förs då främst in med hjälp av lastbilar på en kort färjeresor. Utöver Spanien är även Nederländerna en stor mottagare av cannabis från olika platser i världen. Till Nederländerna kommer cannabis i huvuddel via fartyg. Opium återfinns i Europa i olika former såsom heroin, där det spårats tillbaka till Asien, närmare bestämt den gyllene halvmånen. Den gyllene halvmånen består av tre länder: Afghanistan, Iran och Pakistan. Den större delen av heroinet i Europa producerat på opium, härstammar från Afghanistan. Det har även kunnat spårats att opiumet har färdats till Turkiet för att produceras till heroin. Därefter har ett vanligt transportmedel varit lastbilar via Balkan in i Europa (Boekhout van Solinge, 1998). Stambøl (2016) beskriver att mycket av kokainet i Europa kan ofta spåras tillbaka till Latinamerika och Karibien. En stor del av det kokainet har transporterats via Västafrika innan det transporterats vidare upp till Europa.

I en rapport av Brottsförebyggande rådet (BRÅ) beskrivs det hur narkotika smugglas in genom landets gränser i form av storskalig och småskalig införsel. Småskalig införsel, eller myrtrafik innebär att narkotikan förs in genom paket eller brev genom posten och med hjälp av kurirer i mindre mängder för att minimera risken att all narkotika ska beslagtas vid ett eventuellt tillslag (Brottsförebyggande rådet [BRÅ], 2021; Tullverket, 2020a). Anledningen till att nätverken smugglar småskaligt är för att minska risken att deras försäljning och marknad påverkas ekonomiskt vid ett stort beslag och i stället för att smuggla stora partier där beslagen kan bli stora, så förs narkotikan in i mindre mängder. Narkotikan kan föras in i landet på flera olika sätt, exempelvis genom väskor men även i lönnutrymmen på lastbilar och skåpbilar bland legalt gods vilket en transportör fraktar (Tullverket, 2020a). Exempel på ett beslag som hittades i lönnutrymmen var under 2020 när Tullverket beslagtogs 120 kilogram cannabis med ett

uppskattat marknadsvärde på 120 miljoner kronor. Narkotikan hade fraktats i tre containrar gömda i marmorplattor bland vanliga marmorplattor för att dölja narkotikan (Tullverket, 2021c). Ett sådant beslag är att betrakta som storskaligt.

Storskalig införsel innebär att narkotikan förs in i stora partier vilket ibland kan uppgå till flera hundra kilogram och även tonvis av narkotika. I rapporten av BRÅ (2021) beskrivs att en sådan operation kräver ett stort kapital och det medför en stor ekonomisk risk eftersom nätverken vilka utför smuglingen skulle kunna förlora miljontals kronor vid ett beslag mot transporten. Tidigare generaltulldirektör Charlotte Svensson uttalade i ett pressmeddelande att under 2023 hade Tullverket beslagtagit över 100 kilogram mer narkotika i lastbilar och containrar än under 2022 och för 10 år sedan gjordes inga beslag av den storleken (Tullverket, 2023c). Svensson menar att en bidragande orsak till de ökade beslagen är på grund av den ökade globaliseringen, där frakten av gods utförs snabbare och att det därmed har blivit lättare för kriminella att utnyttja kommersiella transportörer för att frakta narkotika.

Polisen skrev i januari 2023 om ett smuglingsbrott vilket skedde under året 2020. Ett lastfartyg vilket låg på redden utanför Göteborg firade ner 400 kilogram kokain till en fritidsbåt i skydd av nattens mörker. Allt lyckades inte bärgas av fritidsbåten vilket resulterade i att en del flöt iland till en närliggande ö dagar senare. Andra stora delar av narkotikaaffären blev beslagtagna på olika platser runt om i landet. Polisen drog slutsatsen att flera andra delar av den smuglade narkotikan spridits runt om i Norden och att Göteborg har haft rollen som nav i detta ärende. Polisen såg att transporten kunde ske genom ett samarbete mellan kriminella nätverk i Balkan, Sverige och Sydamerika där narkotikan transporterades från (Polisen, 2023).

## **2.5 Samarbetet mellan tullmyndighet och kommersiella aktörer i andra europeiska länder**

Europakommissionen har presenterat ett antal mål som de vill uppnå för att förhindra smuggling till och genom Europa. Huvudsakligen framhävs önskan att bilda en allians mellan myndigheter, privata aktörer, rederier och hamnar i Europa för att stärka samarbetet. Denna allians utformas kring tre grundpelare vilka består av att de vill stärka tullmyndigheterna ekonomiskt för att öka antalet tillslag samt att de även vill öka närvaron av rättsväsenden i Europas hamnar. Den tredje grundpelaren främjar ett ökat samarbete mellan de privata aktörerna och tullmyndigheters samt rättsväsendets organisationer med syftet att försvåra och förhindra illegal införsel av narkotika (European Commission, 2023).

Ett konkret exempel på ett allians-samarbete har förts i kraft av fem olika containerrederier världen över. Till följd av den ökade smuglingen genom containerrederier slöts ett avtal mellan fem av de största containerrederierna i världen (The Maritime Executive, 2023). Målet är att förbättra samarbetet mellan myndigheterna i Rotterdam och Antwerpen samt dessa fem privata aktörer, med syftet att förhindra narkotikasmuggling. Samarbetet har dessutom initierats för att de nämnda rederierna transporterar en omfattande mängd gods genom stora drogcentrum i Europa. Dessa drogcentrum anses finnas i stora hamnar, exempelvis Rotterdam och Antwerpen, där 92 ton kokain beslagtogs i Belgien under 2021 varav en övervägande majoritet var i Antwerpen (European Center for Drugs and Drug Addiction [EMCDDA], 2021). Enligt samma källa beslagtogs det mest kokain i Belgien och Nederländerna under 2020 av de europeiska länderna.

En del av syftet med det tidigare nämnda avtalet slöts för att påskynda forskningen och byggandet av smarta containrar där containrar kan spåras och där de kan detektera när en

container öppnas eller när någon försöker öppna den. De smarta containrarna förväntas att underlätta bedömningen av högriskcontainrar vilka kan innehålla narkotika och andra illegala varor. Avtalet fastställer även strikta bakgrundskontroller vid rederiernas rekrytering av personal för att förhindra personer med kopplingar till den organiserade brottsligheten ska kunna infiltrera rederierna och deras transporter. De anställda ska även genomgå utbildningar för att upptäcka misstänkta containrar. Den tredje delen i avtalet är att de fem rederierna har godkänt att de kan dela data om containrarna sinsemellan och med myndigheten för att underlätta upptäckten av illegal handel (The Maritime Executive, 2023).

Smarta containrar representerar en av de senaste i raden av nya teknologiska innovationer. Dessa containrar är utrustade med en spåringsenhet sammankopplat med olika sensorer vilken delar information om containrar med smarta system. Sensorerna registrerar händelser och sänder dessa till spåringsenheten som i sin tur delar informationen med ett smart system. De smarta containrarna levererar information om tre primära komponenter; identifiering, plats och fysiska parametrar såsom temperatur, luftfuktighet och vibrationer. Tjänsten ger i sin tur möjligheten för myndigheter, privatpersoner och företag att spåra och kontrollera leveranser (Förenta nationerna [FN], u.å.-a)

## **2.6 Samarbete mellan myndighet och privat aktör**

Inom olika sektorer används Public-Private Partnership (PPP), eller offentliga-privata partnerskap. PPP vilket definieras som ett samarbetsavtal mellan myndigheter och privata aktörer (Banerjee & Bhattacharyya, 2013; Förenta nationerna [FN], u.å.-b). Samarbetsavtalen sker ofta inom olika segment, exempelvis infrastruktur och servicearbeten. FN (u.å.-b) presenterar även sin bild av PPP vilket de anser vara en betydande del i bekämpandet av narkotika. Partnerskap mellan privata aktörer och myndigheter anses vara ett effektivt tillvägagångssätt för att förhindra smuggling och narkotika.

Europakommissionen lanserade ett nytt PPP vid namn European Ports Alliance (EPA) under januari 2024. Målet med partnerskapet är att stärka säkerheten i EU hamnar och bekämpa narkotikasmugglingen och den organiserade brottsligheten som infiltrerar hamnar. Partnerskapet binder samman relevanta intressenter i hamnarna vilka tillsammans ska forma lösningar för att skydda hamnar. Efter lanseringen ska de samlas årligen för att diskutera utmaningar, framsteg och prioriteringar (European Commission, 2024).

Tullverket har ett initiativ där de försöker etablera partnerskap med företag, detta initiativ kallas för Samverkan Mot Tullbrottlighet (SMT). Det är en frivillig, skriftlig överenskommelse där parterna fastställt gemensamma målsättningar för att stoppa tullbrottslighet. Samarbetet ökar medvetandet hos privata aktörer och minskar risken att de blir utnyttjade som transportörer eller liknande. Partnerskapet etableras genom att företagets VD och Tullverkets enhetschef vid analys och underrättelse skriver under överenskommelsen. Därefter har företagets anställda ett förtroende om att tipsa Tullverket om misstänkt eller bekräftad tullbrottslighet. Företagen erbjuder möjligheten att deras anställda utbildas inom tullverksamhet med hjälp av kurser hos Tullverket. I slutändan vill de tillsammans skapa tryggare transportflöden (Tullverket, 2023a).

För att uppnå goda resultat i PPP krävs en bra grund med riktlinjer för samarbetet och hur det ska genomföras för att uppnå framgång i partnerskapet. FN betonar vikten av flera punkter i ett sådant partnerskap för att uppnå bästa möjliga resultat. En viktig del i samarbetet är att tydliggöra företagets och myndighetens intressen. En tullmyndighets primära fokus ligger på bevakning och säkerställandet av nationens gränser, medan ett företags primära intressen huvudsakligen tillhandahåller en service eller liknande med en strävan efter ekonomisk vinning.

Sinsemellan de privata aktörerna och myndigheterna är det därför viktigt att klargöra varandras intressen och anpassa dessa efter partnerskapets syfte för att uppnå ett bra samarbete (Förenta nationerna [FN], u.å.-b).

En annan viktig aspekt för att uppnå ett bra samarbete i ett partnerskap handlar om att skapa incitament. Säkerställande av incitamenten mellan parterna är viktigt ur den aspekten att det krävs samma målbild för att uppnå de resultaten vilka de vill åstadkomma. FN betonar att ett tydligt ramverk med en effektiv styrning är viktigt i ett bra PPP vilket är en tredje punkt. Ett tydligt ramverk med en effektiv styrning anses vara nödvändigt för att informationsutbyten och samordning ska främja ett väl fungerande partnerskap (Förenta nationerna [FN], u.å.-b). Samma källa menar att det ska finnas tydliga roller där det ska framgå vilken information, till vilka den ska delas och hur den ska behandlas för att på ett strategiskt vis kunna agera på informationen. För att uppnå partnerskapets mål och syfte så är det särskilt viktigt att starka styrförhållanden och effektiva informationsutbyten kan säkerställas eftersom detta kan vara avgörande i partnerskapet.

FN (u.å.-b) rekommenderar ett antal punkter för att uppnå ett väl fungerande och effektivt partnerskap. De viktigaste delarna anses bland annat vara kommunikation, finansiering och resurser, informationsdelning samt bekämpning av narkotikahandel. Offentliga-privata partnerskap bör fokusera på förebyggande åtgärder där de har goda ekonomiska resurser med väl etablerade informationsdelningssystem vilket är en nyckel för att uppnå målet; upptäcka och motverka misstänkt illegal verksamhet.

## 2.7 Teknologi och metoder

Tullmyndigheter världen över använder olika typer av teknologi och metoder för att upptäcka narkotika och andra illegala varor som smugglas genom länders gränser. Vanliga metoder som används runt om i världen är bland annat röntgenapparater, narkotikahundar och kroppsvisitering för att upptäcka narkotika (U.S. Department of Homeland Security, 2023). Dessa metoder kan påträffas på många olika flygplatser, vägkontroller och hamnar världen över.

I Sverige har Tullverket sedan 2021, implementerat användningen av den så kallade ”backscattern” vilket avser användandet för en handhållen röntgenapparat som snabbt och effektivt kan söka igenom dolda utrymmen i exempelvis bilar, containrar och lastbilar. Backscattern sänder röntgenstrålning och registrerar den återspeglade strålningen. Med den informationen visualiserar backscattern därefter ett utrymme i den handhållna röntgenapparaten så att Tulltjänstemannen kan bedöma och upptäcka en potentiell narkotikaförvaring. Sålunda kan användaren av backscattern upptäcka eventuell narkotika i ett utrymme.

Tullverket påstår att implementeringen av röntgenapparaten underlättar deras arbete i sökandet efter narkotika eftersom backscattern effektiviserar arbetet. Dessutom menar Tullverket att den har underlättat identifieringen av narkotika bland legalt gods och i dolda utrymmen. Följden av implementeringen av backscattern har möjliggjort ett större antal kontroller eftersom kontrollerna kan ske snabbare och med högre precision (Tullverket, 2021b).

### **3. METOD**

Studien tillämpar en kvalitativ forskningsmetod. Valet av metod syftar till att samla data i form av ord genom en litteratursökning för teoridelen, samt intervjuer ämnade för resultatdelen genom att analysera innehållet av intervjuerna och därmed kunna besvara frågeställningarna (Denscombe, 2018). För att uppnå en ökad förståelse för ett visst fenomen med fokus på intervjuer med begränsade grupper, kommer den kvalitativa forskningsmetoden att tillämpas. Den kvalitativa metoden lämpar sig bättre när kvaliteter och processer ska studeras, snarare än när data ska mätas i kvantitet, då en kvantitativ metod hade lämpat sig bättre (Justesen & Mik-Meyer, 2011, s. 13–14).

#### **3.1 Forskningsstrategi**

Denscombe (2018) beskriver en surveyundersökning som en forskningsstrategi vilket kan användas tillsammans med flera olika datainsamlingsmetoder såsom intervjuer eller frågeformulär. Vidare beskriver Denscombe tillvägagångssättet empirisk forskning, där den önskade informationen söks från personer och platser som är relevanta för undersökningen. I denna studie användes en forskningsstrategi för datainsamling vilket innefattade direkta intervjuer med respondenter, ansikte mot ansikte. Detta tillåter forskaren och respondenten att uppnå en direkt kontakt, där den vanliga datainsamlingsmetoden intervju lämpar sig väl (Denscombe, 2018, s. 29–32). Denscombe beskriver även att en surveyundersökning kan genomföras med bland annat enkäter och undersökningar i grupper, därmed vid såväl kvalitativa som kvantitativa forskningsmetoder.

Det finns flertalet forskningsstrategier för såväl kvalitativa studie som kvantitativa studier. Exempel på en strategi som är lämplig för kvantitativa studier är experiment, vilken avser att identifiera orsakssamband. Etnografisk studie och aktionsforskning är två strategier vilka är avsedda för kvalitativa metoder. Dessa strategier avser att användas i studier där syftet är att besvara forskningsfrågor vilka behandlar kulturell praxis för etnografiska studier samt att lösa praktiska problem för aktionsforskning (Denscombe, 2018).

#### **3.2 Datainsamling**

De vetenskapliga artiklarna som användes i rapporten för att studera tidigare forskning inom området hämtades från databaserna Web of Science och Scopus. Chalmers bibliotek användes för att hitta relevanta forskningshandböcker för att skapa intervjun av hög kvalitet men även för en djupare förståelse för bland annat vilken forskningsstrategi och vilket metodval som lämpar sig bäst för studien. Övriga källor i rapporten har hämtats från Förenta nationerna, Europeiska kommissionen och deras underorgan men även från olika svenska myndigheter såsom Tullverket men även lagtext från regeringen.

Datainsamlingen ämnad för resultatdelen genomfördes med semistrukturerade intervjuer eftersom den data som samlades in var i form av ord snarare än numeriska data. Semistrukturerade intervjuer valdes eftersom den intervjuformen styr intervjun åt ett håll med ett antal öppna frågor där det finns möjlighet att ställa följdfrågor och på så vis fördjupas inom ämnet men där huvudtemat står i fokus (Kvale & Brinkmann, 2014).

#### **3.3 Urval**

Urvalet av respondenter valdes genom att kontakta personer med kopplingar till Tullverket och kommersiella aktörerna för att sedan bli hänvisade till personer med kunskap inom området.

Respondenterna vilka valdes strategiskt arbetar med frågor inom området som rapportens syfte och frågeställningar berör vilket innebär att studien kan få djupare inblick i ämnet som efterfrågas i rapporten. De fem respondenter vilka intervjuades för studien valdes genom ett subjektivt urval.

Enligt Denscombe (2018) lämpar sig ett subjektivt urval i de undersökningar som är småskaliga och där ett slumpmässigt urval inte kan täcka alla grupper små ingår i mindre populationer. Urvalsmetoden är lämplig när det finns små grupper inom ett område som tillhandahåller den specifika kunskap som eftersöks för att besvara rapportens frågeställningar. Subjektivt urval går under kategorin icke-sannolikhetsurval vilket används när det inte är möjligt att inkludera ett tillräckligt stort urval för undersökning. Icke-sannolikhetsurval ämnas väl vid en begränsad populationen för att täcka ett urval och besvara undersökningens forskningsfrågor.

### 3.3.1 Demografi

I studien intervjuades totalt fem respondenter som representerar olika aktörer, Tullverket och två rederier. Från Tullverket intervjuades tre personer med olika befattningar, och från de två rederierna hade respondenterna en liknande yrkesroll. Kunskapen och insynen i forskningsfrågorna skiljde sig därmed åt mellan respondenterna, för att få en djup och bred insyn i området.

**Tabell 2.** Demografisk sammanställning av respondenterna från Tullverket.

<b>Tullverket</b>	<i>Respondent 1</i>	<i>Respondent 2</i>	<i>Respondent 4</i>
Kön	Man	Man	Man
Ålder	59 år	45 år	43 år
Befattning/ Yrkestitel	Gruppchef, tidigare gruppchef för annan enhet	Underrättelse	Sakkunnig, tidigare gruppchef för en enhet
Erfarenhet inom området (år)	35 år	12 år	18 år
Utbildning	Gymnasieexamen, interna utbildningar	Statsvetenskap	Gymnasielärare, interna och externa chefsutbildningar

*Kommentar:* Tabellen beskriver en demografisk översikt av respondenterna från Tullverket som deltog intervjun. Ur tabellen framgår respondenternas kön, ålder, nuvarande befattning eller yrkesroll samt tidigare befattning eller yrkesroll om det framgick av intervjun. Vidare beskriver tabellen erfarenheten uttryckt i tid (år) inom ett liknande område av nuvarande befattning, och inte den specifika befattningen eller yrkesrollen. Ur tabellen framgår även respondentens tidigare utbildningar.

**Tabell 3.** Demografisk sammanställning av respondenterna från rederierna.

Rederi 1 och 2	Respondent 3	Respondent 5
Kön	Kvinna	Kvinna
Ålder	54 år	48 år
Befattning/ Yrkestitel	Security Coordinator	Head of Customs
Erfarenhet inom området (år)	20 år	15 år
Utbildning	Utbildning inom Säkerhetssamordning	Sjöfartsutbildning, logistik, tullutbildning

*Kommentar:* Tabellen beskriver en demografisk översikt av respondenterna från rederierna som deltog intervjun. Ur tabellen framgår respondenternas kön, ålder, nuvarande befattning eller yrkesroll samt tidigare befattning eller yrkesroll om det framgick av intervjun. Vidare beskriver tabellen erfarenheten uttryckt i tid (år) inom ett liknande område av nuvarande befattning, och inte den specifika befattningen eller yrkesrollen. Ur tabellen framgår även respondentens tidigare utbildningar.

### 3.4 Intervju

De genomförda intervjuerna är av semistrukturerad karaktär och lämpar sig till uppsatsens frågeställningar, avgränsningar och metod (Denscombe, 2018, s. 268). Metoden är flexibel och låser sig inte till ett antal förberedda frågor utan öppnar upp för följdfrågor. Detta möjliggjorde en inkludering av följdfrågor, vilket gav den intervjuade utrymme att utveckla sitt resonemang kring ämnet. Samma huvudfrågor ställdes till alla respondenter för att respondenterna skulle få reflektera över samma frågor och vid otillräckliga svar ställdes ett antal delfrågor (Justesen & Mik-Meyer, 2011, s. 45–46). Delfrågorna ställdes som ett komplement till huvudfrågorna för att få ett förtydligande av tidigare svar eller för att få djupare insyn. Intervjun bestod av sex huvudfrågor och en rad förbestämda följdfrågor samt ett antal spontana följdfrågor (Bilaga 2).

En tematisk intervju genomfördes på respondentens arbetsplats för att kommunikationen och intervjufrågorna skulle kunna uppfattas på rätt sätt för att minimera risken för missförstånd. De övriga intervjuerna genomfördes på Zoom eftersom respondenterna befann sig på annan ort och det fanns inga möjligheter till ett fysiskt möte. Innan intervjun genomfördes så mejlades intervjumaterialet inkluderat huvud- och underteman till respondenten för att personen skulle ha en möjlighet att förbereda sig och kunna bidra med adekvata svar. För att intervjuerna skulle genomföras av så hög kvalitet som möjligt användes boken *Kvalitativa metoder* (Justesen & Mik-Meyer, 2011, s. 49-50) för att planera intervjuerna och dess frågor.

#### 3.4.1 Empiri

För att kunna förstå hur samarbetet mellan Tullverket och den kommersiella sjöfarten fungerar idag och hur det ska kunna utvecklas i framtiden så krävs det en väl planerad intervju. Den semistrukturerade intervjun skedde tematiskt för att på bästa sätt kunna besvara syftet och frågeställningarna. En tematisk intervju baseras på ”vad” i forskningsfrågorna med möjligheten att få svar på ”varför” och ”hur” (Kvale & Brinkmann, 2014, s. 173–174). Vidare i uppsatsen användes en tematisk analys för att analysera och beskriva data från intervjuerna för att besvara frågeställningarna (Braun & Clarke, 2006). För att koda och sedermera genomföra en tematisk analys användes NVivo 2020 vilket är ett datorprogram för analys av exempelvis intervjudata.



## **3.5 Validitet och reliabilitet**

Validitet och reliabilitet är två grundbegrepp när det handlar om realism och kvalitetskriterier i en kvalitativ studie, dessa begrepp anses enligt Kvale & Brinkmann (2014, s. 295) vara relevanta för intervjuforskning.

### **3.5.1 Validitet**

Validitet är ett viktigt begrepp och mäter hur väl en mätning mäter det den är avsedd att mäta (Justesen & Mik-Meyer, 2011; Kvale & Brinkmann, 2014, s. 296). Kvale & Brinkmann redogör för flera olika stadier av validering. Det ena stadiet är planering, vilket innebär att intervjun är konstruerad efter rapportens syfte och frågeställningar. Intervjufrågorna planerades i enlighet med rapportens syfte och frågeställningar för att besvara dessa. De förbestämda intervjufrågorna antecknades i ett dokument och rangordnades efter relevans och de kunskapsluckor som fanns från teoriavsnittet.

Ett annat stadie av valideringen enligt Kvale & Brinkmann (2014, s. 298) är intervjun. Validiteten i intervjun anses vara viktig ur den aspekten att tillförlitligheten samt kunskapen hos respondenten korresponderar med rapportens krav att få frågeställningarna besvarade. Respondenterna valdes utefter erfarenhet och kunskap inom forskningsområdet för att besvara intervjufrågorna.

### **3.5.2 Reliabilitet**

Reliabilitet är ett annat viktigt begrepp och avser valet av specifika mätmetoder eller mätinstrument av data. Reliabilitet innebär att en annan studie ska kunna upprepa denna rapport för att med samma tillvägagångssätt kunna återskapa studien (Justesen & Mik-Meyer, 2011; Kvale & Brinkmann, 2014, s. 295). Mätinstrumentet avser i detta fall intervjuer utifrån Justesen och Mik-Meyers definition.

Intervjuerna spelades in med två olika mobiltelefoner och transkriberades därefter med Microsoft Words transkriberingsfunktion. De intervjuer som genomfördes med Zoom spelades in med Zooms inspelningsfunktion för att sedan transkriberas på samma vis som de intervjuer vilka genomfördes fysiskt. Intervjuerna bastranskriberades och kontrollerades därefter mot varandra samt genom att spela upp intervjun och läsa igenom materialet. Respondenternas citat som presenterades i resultatet formulerades ordagrant i enlighet med bastranskribering.

## **3.6 Etik**

Under de genomförda intervjuerna var informerat samtycke varit en prioriterad etikprincip. Studiens respondenter har informerats om viktiga faktorer som Kvale & Brinkmann nämner, såsom undersökningens allmänna syfte, risker och fördelar kopplat till medverkande. De har också informerats om deras rätt att dra sig ur intervjun när de vill eftersom deltagandet var frivilligt (Kvale & Brinkmann, 2014, s. 107). Inom forskningen är konfidentialitet en viktig etikprincip. Denna princip innebär att en överenskommelse fastställs mellan forskaren och deltagarna, där information ges om framtida hanteringen av data som samlas in under intervjun. Det är därför avgörande att säkerställa att personlig och identifierbar information behandlas med stor hänsyn och avgränsas till användning som överenskommet (Kvale & Brinkmann, 2014, s. 109). Inför intervjuerna mottog studiens respondenter en blankett för samtycke om deltagande (Bilaga 2), där de fick välja om de ville bli inspelade eller ej. På blanketten informerades respondenterna om att inspelningen endast användes i syfte att transkribera och att enbart de som var närvarande under intervjun tog del av inspelningen. All insamlad data

hanteras under sekretess och används endast i studiens syfte. Vidare förstördes all rådata efter studiens slut. Samtliga respondenter fick läsa hur deras intervju presenterades i resultatkapitlet och har därefter fått möjlighet att återkomma med invändningar om felaktigheter.

### 3.7 SWOT-analys

En SWOT-analys genomfördes för att kritiskt utvärdera den specifika frågeställningen: *Vilka faktorer kan identifieras som kritiska framgångsfaktorer i samarbetet mellan Tullverket och den kommersiella sjöfarten i Sverige?* Analysen undersökte metodiskt de inre styrkorna och svagheter samt de yttre möjligheterna och hoten som är associerade med samarbetet, baserat på noggrant analyserad och tillförlitlig information. De identifierade framgångsfaktorerna i samarbetet mellan Tullverket och de kommersiella aktörerna utgjorde den fundamentala basen för SWOT-analysen. Analysen avser att presentera en omfattande översikt över de interna och externa faktorerna som påverkar samarbetet, där styrkor och svagheter är direkt relaterade till samarbetets interna dynamik, medan möjligheter och hot externa är faktorer som påverkar samarbetets effektivitet och resultat. Slutligen presenterades resultaten från SWOT-analysen samt att resultaten diskuterades.

SWOT-analysen utgör ett strukturerat verktyg för att bedöma en organisations nuvarande position genom att identifiera dess Styrkor, Svagheter, Möjligheter och Hot. Metoden används vanligtvis som ett bedömningsverktyg för företag och arbetsgrupper. Den används primärt för att organisera information, identifiera problem, bestämma lösningar och föreslå möjligheter. Syftet med SWOT-analys är att identifiera hur interna och externa faktorer påverkar ett företag. Interna faktorer inkluderar styrkor och svagheter, såsom rykte. Även om dessa faktorer kan ändras, tar det ofta tid och ansträngning. Externa faktorer inkluderar möjligheter och hot utanför företaget, såsom konkurrenter. Dessa påverkar ett företag och kan hanteras, men de kan vanligtvis inte ändras (Harmon, 2022).

## 4. RESULTAT

I det efterföljande avsnittet presenteras resultaten av de genomförda intervjuerna systematiskt. De övergripande rubrikerna i avsnittet härleds från de huvudteman samt de underteman som framkom av den tematiska analysen. Citat från respondenterna inkluderades för att ytterligare förstärka trovärdigheten från de redovisade resultaten.

### 4.1 Samarbetet mellan Tullverket och kommersiell sjöfart idag

Idag innefattar samarbetet mellan Tullverket och den kommersiella sjöfarten flertalet olika samsamarbetsmetoder. Maritime Single Window är ett exempel på ett föreskrivet samarbete och det finns frivilliga samarbeten som exempelvis Samverkan Mot Tullbrottslighet.

Respondenterna beskrev bland annat att samarbetet idag anses vara väldigt bra ur både Tullverket och de privata aktörernas perspektiv. De menar att samarbetet har utvecklats under åren och att det har bidragit till framgång men det betonas även att samarbetet har underlättat arbetet emot att hindra illegal införsel av olika slag.

Det betonades i intervjuerna att Tullverket och de kommersiella aktörerna är beroende av varandra i samarbetet. Detta anses vara viktigt ur det hänseende att alla aktörers arbete ska kunna flyta på och att alla ska kunna utföra den uppgift de arbetar för att utföra. En god dialog anses vara en nyckel i det goda samarbetet vilket både de privata aktörerna och respondenterna från Tullverket understryker.

#### 4.1.1 Frivilliga samarbeten

Idag finns det en rad olika samarbeten mellan Tullverket och kommersiella aktörer. Det största och mest signifikanta samarbetet är Samverkan Mot Tullbrottslighet, vilket är ett samarbete som Tullverket framhäver och satsar på. Utöver SMT så genomförs bland annat övningar ombord på fartyg i samarbete med privata aktörer. SMT är en grupp inom Tullverket som inriktar sig mot uppsökande verksamhet. Samarbetet sträcker sig från större företag till redare. Syftet med SMT är att olika näringsidkare, åkare och redare ska vara Tullverkets förlängda ögon som respondent 1 beskrev det. Genom att inrätta ett samarbete där företagen kan vara Tullverkets förlängda ögon så finns det en större möjlighet att upptäcka avvikelser i olika typer av försändelser, och därmed en möjlighet att informera Tullverket om avvikelserna.

SMT är en uppsökande verksamhet som visar sig på bland annat mässor och besöker företag samt rederier för att knyta kontakter med dessa. För att inrätta detta samarbete tecknas ett avtal mellan rederiet och Tullverket. I ett sådant avtal ingår ett antal fördelar som exempelvis utbildningar men det medför också skyldigheter för att leva upp till Tullverkets standarder för SMT.

*”Ingår [företagen] det här avtalet så lovar man ju också Tullverket att man vidtar vissa åtgärder och håller en viss standard liksom.” - Respondent 4*

*”Varje månad, så har vi våra rutiner och krav från Tullverket då då ska man välja x antal ärenden och så gör man allting från att man tar underlagen och så tittar man igenom förtullningen och ser att man kommer fram till samma resultat.” - Respondent 5*

Utbildningarna som SMT tillhandahåller företagen och rederierna är idag uppskattade beskrev Tullverket och rederiernas respondenter. Tullverkets ena syfte med dessa besök har varit för att etablera nya kontaktnätverk och kontaktnätverk och således belysa att Tullverket och den

kommersiella sjöfarten arbetar mot samma mål. Resultatet av lära känna de ansvariga ombord, samt de kontaktvägar som skapats med rederierna anses bidra till ett ökat och förbättrat samarbete mellan parterna vid de tillfällen som Tullverket går ombord på fartygen. Det andra syftet med utbildningarna ombord har varit att utbilda besättningen i att upptäcka eventuella avvikelser för att kunna rapportera dessa till Tullverket.

*”Och jag tror att det [utbildningar] är rätt väg att man får med rederierna och får deras förståelserna förståelse med att vi faktiskt jobbar mot samma mål.” -Respondent 1*

Samarbetet mellan Tullverket och den kommersiella sjöfarten i Sverige anses vara bra idag eftersom parterna har en god kontakt och en förståelse för varandras uppdrag. Inom ramen för samarbetet idag fokuseras en del på att Tullverket beviljats tillstånd att genomföra övningar på fartygen tillhörande ett av Göteborgs hamns stora rederier. Dessa övningar har möjliggjort att de kan öva med Tullverkets personal och hundar, något som Tullverket anser underlätta deras verksamhet. Respondent 4 uttryckte att samarbetet, SMT, idag intresserar väldigt många privata aktörer, och att flera av dessa vill ingå ett SMT-avtal med Tullverket.

*”Men, men där märker vi också alltså det blir ett uppvaknande. Jag har en SMT-handläggarna som sitter här bredvid mig i [ort] lite längre ner i korridoren och hon har ju häcken full nu med företag som har sträckt ut en hand [för att ingå ett SMT-avtal].” - Respondent 4*

Den senaste i raden av samarbeten är European Port Alliance. Respondent 4 uttryckte att detta initiativ påbörjades till följd av att ett större fokus börjar läggas på befraktaren som också är möjliggöraren av narkotikasmuggling. Tidigare har ett stort fokus riktats mot myndigheterna när det handlar om narkotikasmuggling, men respondenten menade att det idag riktas mer åt möjliggörarna av smuggling, det vill säga lastbäraren. Respondenten beskrev att EPA kan vara ett steg i rätt riktning för att öka medvetenheten och kunskapen hos transportören.

#### **4.1.2 Obligatoriska samarbeten**

Respondent 1 beskrev att Tullverket inte genomför slumpmässiga kontroller ombord på fartyg. De kontroller som genomförs ombord är alltid riktade eller selekterade vid misstanke om illegal införsel. Slumpmässiga insatser kan däremot genomföras på rederiets områden, vilket kan leda till platsbrist och köbildning uppgav respondent 3. Det som sker vid en riktad operation är att Tullverket tar kontakt med kaptenen eller intendenten ombord och meddelar att de ska gå ombord. Respondent 1 uttryckte även att de ibland inte hinner kontakta fartyget i förväg men då uppsöker de kaptenen direkt när de går ombord för att informera om situationen. När Tullverket går ombord på ett fartyg så underrättar de kaptenen om situationen, i den mån det är möjligt. Underrättelsen anses vara en viktig del av samarbetet för att inte skapa irritation ombord. Vidare beskrev respondenten att om Tullverket behöver stoppa verksamheten med anledning av ett beslag som gör fartyget till en brottsplats, försöker de alltid att låta fartyget arbeta vidare i de delar av fartyget som inte anses vara en brottsplats. Anledningen till att de kan tillåta fartyget att arbeta vidare i en del av fartyget som inte berör utredningen är för att inte fartyget och rederiet ska ta skada ur ett konkurrenshänseende.

Ett av få krav som svenska myndigheter ställer på fartygen idag gällande samarbete är kravet om fartygsklarering. Alla fartyg som anlöper svenska hamnar är skyldiga att klarera fartyget genom Maritime Single Window som är en tjänst som tillhandahålls av svenska myndigheter. Tullverkets riktade insatser baseras inte på information från MSW men det används som ett komplement vid insatserna. Vid en riktad insats agerar Tullverket på underrättelse och MSW

kan användas för att bevaka fartyget och för att bestämma en tidpunkt för tillslaget. MSW beskrivs som den kommunikationskanal som används mest mellan fartyg och Tullverket.

*”MSW i sig är ju liksom inte ett underrättelse-register på det sättet utan det är ju det är ett sätt för oss att hålla lite koll på godset egentligen och enskilda objekt om de ska lägga till i svenska hamnar.” - Respondent 4*

## 4.2 Samarbetets utmaningar

Enligt alla respondenter finns det inte många utmaningar för samarbetet idag. Respondenterna anser att i det stora hela så upplever de en samarbetsvilja från båda sidor när det kommer till brottsbekämpning av smuggling.

Från intervjuerna har det uppdragats fyra utmaningar i dagens samarbete mellan tullverket och sjöfarten.

- En tystnadskultur råder ombord på fartygen som avspeglats från dagens samhälle.
- Många rederier outsourcar jobben som sköter kommunikationen med myndigheter såsom tullverket.
- När det kommer till hantering av legala varor kan det uppstå dispyter mellan näringslivet och tullverket.
- Kriminella nätverk infiltrerar logistikkedjan världen över, därmed finns en risk att vissa delar är korrupta.

### 4.2.1 Tystnadskultur

Tystnadskulturen anses ligga till grund med anledning av de kriminella gängens våldskapital och att personer därför inte vågar berätta för myndigheter om misstänkt smuggling. Många rederier avstår från att erkänna att de omedvetet transporterar narkotika ombord på deras fartyg, anledningen är för att minska den negativa publiciteten vilket kan medföra ekonomiska konsekvenser. Detta antas vara speciellt betydelsefullt eftersom många rederier står inför tuffa ekonomiska förhållanden. Respondent 1 menade däremot att ett större svenskt rederi har valt att vända på retoriken och i stället marknadsföra sin verksamhet genom att öppet förklara att de arbetar gemensamt med Tullverket för att bekämpa narkotikasmuggling på deras fartyg. Respondenten menar att det är lyckosamt att vända på retoriken och öppet annonsera med att de arbetar med tullverket, mot narkotikasmuggling.

Att upptäcka narkotikasmuggling anses vara väldigt svårt och komplext många gånger. Kriminella organisationer måste hela tiden anpassa sig efter Tullverkets metoder att upptäcka och avslöja smugglingsbrott. Även Tullverket måste anpassa sig efter nätverkens nya och kreativa tillvägagångssätt genom nya metoder och tekniker. Idag använder nätverken flera olika tillvägagångssätt och exempel på ett det kan vara lönnutrymmen i containrar och trailers. I dessa lönnutrymmen göms narkotika för att vara svårupptäckt och inte väcka misstanke. Andra tillvägagångssätt som idag är vanliga är svart kokain vilket innebär att kokainet blandas med ett ämne som liknar plast eller gummi för att sedan gjutas in i en resväska eller i kläder. Narkotika har även upptäckts av Tullverket i metallvalsar vilket försvårar upptäckten avsevärt eftersom de väger väldigt mycket därmed kan vara svåra att röntga. Andra upptäckter har även gjorts i propelleraxlar, rakapparater och matprodukter. Respondent 1 beskrev att mycket av det vilket smugglas storskaligt är väldigt svårupptäckt men det kan förhindras med samarbeten mellan framför allt myndigheter samt privata aktörer, exempelvis SMT där det finns möjlighet att hitta avvikelser i försändelser. Genom att använda tekniska hjälpmedel belyser respondenten

att möjligheten till att upptäcka narkotikasmuggling ökar, vilket utvecklas vidare i nästkommande kapitel.

Respondent 1 tror däremot att SMT är botemedlet mot tystnadskulturen, att med utbildning kommer mer förståelse för Tullverkets uppgift och en vilja att bidra mot smuggling. Förr fanns det en starkare tystnadskultur hos sjömän, då det handlade mest om sprit och cigaretter, men att det nu finns en större förståelse och ett engagemang att bekämpa smuggling och organiserad brottslighet.

## 4.2.2 Outsourcing

Idag finns en trend bland större rederier att outsourca de administrativa delar som sköter kontakten med till exempel tullverket. Detta medför svårigheter för samarbetet mellan fartygen och tullverket eftersom de sällan har tillräcklig lokalkännedom menar en respondent. Det försvårar tullverkets arbete när de måste få tag i viktig information och det enda sättet att göra det på är att ringa till ett kontor på en helt annan plats i världen.

För bara 10 år sedan såg det annorlunda ut, många större rederier använde sig då av administrativa positioner som var placerade i Sverige. Det tillförde en mer personlig kontakt mellan personer som var väl införstådda med rutiner och miljön i fråga. Personlig kontakt är en mycket uppskattad del av samarbetet vilket underlättar arbetet enligt flera respondenter. Det är något som fortfarande finns hos vissa rederier idag men inte längre i samma utsträckning.

Många delar av tullverkets verksamhet är i hög grad personberoende och för att det ska fungera krävs ett förtroende mellan parterna. Det är ett förtroende som sakta byggs upp genom personligt knutna kontakter där de lär känna varandra och bygger en form av relation. Det måste finnas ett förtroende för att man ska kunna dela information mellan parterna och kunna lita på att informationen man delat inte kommer till fel persons vetskap.

## 4.2.3 Hantering av legala varor

Flera respondenter har uttryckt att det råder en god dialog kring stoppandet av drogsmuggling. Eftersom Sverige inte är självförsörjande så kommer vi alltid behöva importera varor och transportörer vill inte vara möjliggörare för den organiserade brottsligheten. Därför krävs samarbetet, transportörerna behöver deklarerat regelenligt och tullverket hjälper dem att inte bli möjliggörare.

*“Ska man prata kring fenomenet [kokainbeslagen i containrar] så är det ju omöjligt att inte nämna möjliggörarna som är handelsflottan” – Respondent 4*

En stor del av kokainflödet genom Sverige kommer via sjöfarten i containrar blandat med legala varor blir deklareringsförfarandet väldigt viktigt.

Med godskontroller kommer ökade ledtider, vilket kan ge stora konsekvenser för företag. Idag ställs det höga krav på snabba leveranser och transportkedjor. Många företag försöker minska lagringsutrymmen till följd av höga kostnader vilket innebär att förvaringen av godset idag sker under transporten. Detta medför att det är viktigt att lasten kommer fram i tid för annars kan det leda till produktionsstopp enligt respondent 1. Detta tros också ligga som grund för tystnadskulturen eftersom ett beslag kan leda till förseningar och produktionsstopp vilket leder till ekonomiska förluster i en ekonomiskt pressad situation. Respondenten uttryckte att det är av hög vikt att Tullverket är tillmötesgående och arbetar för att inte hindra företag och rederier

i ett konkurrenshänseende. Genom att inte hindra företagets eller rederiets arbete så antas samarbetsvilligheten från rederiets sida att öka.

#### **4.2.4 Korruption**

Den narkotikan som smugglas mest genom containerflödet är kokain uttryckte flera respondenter, eftersom det görs störst och flest beslag av kokain i containerflödet. Detta beror på att den största delen av all världens kokain framställs i syd- och Centralamerika och det enklaste sättet att transportera större mängder över atlanten är genom handelsflottans containerflöde. Beslagen som gjorts av denna karaktär har visat att ofta är mottagaren helt ovetande om att det smugglas i deras containrar.

*“Mottagaren av godset, alltså importören i sig är inte inblandade smuglingen.... utan man har folk på insidan i hamnarna, i transportbolagen, på fartygen, hos ombuden och så vidare” – Respondent 2*

För att lyckas transportera smuggelgods utan mottagarens kännedom har kriminella nätverk infiltrerat flera olika delar av logistikkedjan, såsom logistikbolagen, lager, i hamnar och på fartyg. På så vis kan de kriminella nätverken använda sig av en helt legal aktörs godsflöde med lägre risk att bli påkomna. Denna typ av modus kallas för ripoff-beslag, och har enligt en respondent ökat i hela världen de senaste årtiondena.

Respondent 5 uttryckte att de brukar tipsa tullverket om någonting känns suspekt med en avsändare eller en import. De har upplevt att kunder vill att importen ska färdas via specifika hamnar innan det kommer till Sverige och att vissa inte har betalat under tiden godset transporteras. Många saker kan ligga till grund för att det ska upplevas som att det avviker från normen och på så vis resulterar i att tips kommer till tullverket.

### **4.3 Tekniska hjälpmedel**

Med en teknik som går framåt är det omöjligt att inte nämna de tekniska lösningar som finns att tillgå i dagens sjöfart. Av intervjuerna framgår det olika innovationer som bidrar till såväl samarbetet som upptäckten av smuggling eller en kombination av de båda. Det finns tekniska lösningar som Tullverket använder sig av i hamnarna och det finns tekniska innovationer som rederierna använder sig av i befraktning av gods. Dessa tekniska innovationer som rederiet använder sig av kan bidra till ett ökat och förbättrat samarbete samtidigt som det kan försvåra Tullverkets arbete.

#### **4.3.1 Smarta containrar**

Smarta containrar är ett hjälpmedel som rederier idag använder sig av för att exempelvis kunna spåra containern, vilket är ett hjälpmedel som även Tullverket kan dra nytta av. Flera respondenter beskrev att smarta containrar kan bidra till att väcka misstanke om en specifik container och dess innehåll, varav respondent 1 menade att dessa försvårar möjligheten att manipulera containrar som transporteras. Genom att containerrederierna delar information om den specifika containern kan Tullverket göra en bedömning om det finns risk att containern innehåller narkotika. Anledningar till att Tullverket kan fatta misstanke om en container är av hög risk att innehålla narkotika beror på flera olika variabler. Det uttrycks att en container som gått en annorlunda väg eller som har öppnats på en plats den inte bör ha öppnats kan väcka misstanke. På så vis kan smarta containrar hjälpa Tullverket att selektera containrar av intresse.

En respondent uttrycker att det inte enbart är positivt att smarta containrar finns att tillgå. Nackdelen med smarta containrar är att kunden även har möjlighet att följa transporten vilket kan leda till problematik vid beslagen. Smarta containrar är ett affärskoncept som rederier säljer till kunder så att konsumenten kan spåra sin leverans. Detta kan utnyttjas av smugglare vid tillfällen när Tullverket gör narkotikabeslag. Respondenten uttrycker att det försvårar utredningsåtgärder som behöver genomföras, för att öka chansen att gripa den misstänkta, om smugglaren redan har fattat misstanke kring att narkotikan har beslagtogs.

*”Det blir ju svårt för oss att göra kontroller [av smarta containrar] utan att upptäckas” – Respondent 1*

### **4.3.2 Backscatter**

Backscatters är ett verktyg som Tullverket använder för att röntga och avläsa containrar samt dolda utrymmen. Verktuget är inget som påverkar samarbetet mellan Tullverket och kommersiella aktörer vare sig positivt eller negativt, istället används backscattern för att upptäcka narkotika. Backscattern kan däremot användas till följd av ett tidigare samarbete där en misstänkt container identifierats.

## **4.4 Samverkan Mot Tullbrottslighet**

Samtliga respondenter har uttryckt att SMT är en stor framgångsfaktor i samarbetet mellan Tullverket och den kommersiella sjöfarten. De har alla en gemensam tro om att SMT är lösningen för att samarbetet ska prestera fram ett försvar mot narkotikasmuggling. Samtliga nämnde att en fördjupning av SMT är den förändring som de känner kan behövas om de ska föreslå en förändring. Respondenterna har nämnt flera faktorer till varför SMT anses vara så framgångsrikt, de faktorerna är följande:

- Personlig kontakt mellan företagen och Tullverket.
- De anställdas befogenheter i relation till misstankar om smuggling.
- Lättnader i kontroller vilket medföljer vid ett skrivet SMT-avtal samt hur företagets anseende förbättras med den positiva publicitet vilket uppstår vid ett fördjupat samarbete med tullverket.

### **4.4.1 Personlig kontakt**

Alla respondenter uppgav att de uppskattar den personliga kontakt som företagen etablerat med SMT. En respondent beskriver samarbetet som ett partnerskap i stället för en kontrollfunktion. De beskrev att de kan använda SMT som en form av hjälp i tullfrågor och vid minsta osäkerhet. Därmed kan kontakter tipsa tullverket vid minsta osäkerhet utan att det skulle ge några negativa konsekvenser även om tipset inte skulle leda till något beslag. Respondent 5 uttryckte att dennes arbete ska utgå från tullregler, att ge tips om avvikande mönster är en så pass viktig del av arbetet.

*“Jag lever ju mer efter tullregler än än mot min chef” – Respondent 5*

Respondent 1 talade om personlig kontakt som den primära framgångsfaktorn hos SMT. Att de får presentera sig för rederierna och lyssna på deras tankar, erfarenheter och åsikter, på så vis har rederierna en kontakt vilken de känner sig bekväma med.



#### 4.4.2 Anställdas befogenheter

Flera respondenter ansåg det vara viktigt att de anställda inom företagen som skrivit på ett SMT-avtal känner sig bekväma att kontakta Tullverket. Eftersom de anställda oftast är närmast det som smugglas, är det viktigt att de känner att de kan kontakta Tullverket direkt med tips eller frågor. Respondent 3 uttryckte att det är de anställdas bekvämlighet att kontakta SMT som det lyckosamma i den delen av samarbetet och att det därmed är vanligare att de kontakter Tullverket än Polisen. Alla respondenter har även förklarat att SMT utbildar personal inom företagen och rederier för att de ska veta vad de ska hålla utkik efter och hur de ska hantera det.

*“Det är ju viktigt inom våran organisation också att våra anställda ska veta att är det någonting så ska de ju kontakta Tullverket själva då” – Respondent 3*

Utöver att ge anställda det förtroende som kommer med en kanal att tipsa Tullverket på, så uttrycker en respondent att i utbildningspaketet från SMT ges också verktyg till företagsledningarna. Dessa verktyg innefattar bland annat sätt att kontrollera att korruption inte sker bland anställda. Eftersom anställda har tillgång till allt som krävs för att lyckas smuggla själva.

#### 4.4.3 Rederiers förmåner av SMT-avtalet

Utöver att företagen får utbildningar och blir utnyttjade mindre som transportörer genom samarbetet med SMT och därmed Tullverket så gynnar det företagen på fler sätt. Till att börja med så får de lättnader i tullförfarandet, vilket resulterar i minskad tid av inaktivitet. Respondent 4 beskrev dessa lättnader som att de kontrollerar lasten i mindre utsträckning på ett fartyg som har ett SMT-avtal än på ett fartyg som inte har det. Det kan betyda att de kontrollerar all last på ett fartyg men på ett annat som har ett SMT-avtal kontrollerar de bara en bråkdel av lasten. Tullverket undersöker alltså om ett fartyg har ett SMT-avtal innan de kontrollerar.

*“Ibland blir det ju så att vi kanske kontrollerar allting som lastas av i ett fartyg, nästa fartyg, då kanske det bara blir att vi tar 10 % av lasten för att de har ett SMT-avtal” – Respondent 4*

Respondent 4 uttryckte att de kontrollerar fartyg med SMT-avtal i mindre utsträckning eftersom avtalet även kommer med skyldigheter, såsom egenkontroller. Dessutom tar Tullverket med alla dessa omständigheter till sina beräkningar i deras riskanalyser. Det beskrivs även på grund av dessa förmåner blir fler och fler rederier intresserade av att ingå ett SMT-avtal.

En annan fördel som beskrivs är snarare en konsekvens av samarbetet än något företaget får i utbyte. En respondent beskrev en händelse på ett rederi som drabbades av smuggling- och korruptionsskandaler, vilket ledde till att de fick mycket dålig publicitet. Respondenten menar att rederiet hade med hög sannolikhet hellre sett rubriker om ett fördjupat samarbete med Tullverket. Respondenten uttrycker att företag gynnas av den publicitet som uppstår efter att de ingått i ett SMT-avtal, eftersom stora företag påverkas mycket av vad som skrivs i media.

#### 4.5 SWOT-analys

I detta avsnitt kommer analyserad information från intervjuer att sammanställas i en SWOT-analys, vilket kommer beröra primärt den andra frågeställningen som lyder: *Vilka faktorer kan identifieras som kritiska framgångsfaktorer i samarbetet mellan Tullverket och den kommersiella sjöfarten i Sverige?*

Innehållet i analysens fyra delar kommer presenteras i punktform för att påvisa att det inte finns någon rangordning bland innehållet men även för att öka läsbarheten.

### **Styrkor**

- SMT beskrivs som den främsta anledningen till samarbetets framgång. Gruppens förmåga att binda samman privata aktörer med en myndighet anses vara en kritisk styrka.
- Personlig kontakt uppskattas från både kommersiella sjöfarten samt Tullverket och det anses underlätta kommunikation i alla aspekter.
- Utbildad personal ombord på fartygen utgör Tullverket ögon och öron samt att det ger en god förståelse sinsemellan parterna.
- Eftersom Tullverket och andra myndigheter får tillåtelse att använda vissa fartyg i övningsyfte ger det en inblick för båda parter hur skarp verksamhet kan utföras.
- En lättnad i tullförfarande medför ett uppskattat tillskott av tid.
- Den positiva synen på smarta containrar är att när Tullverket har getts möjlighet att se till exempel om någon öppnat containern under en tid då den skulle varit stängd. Detta kan ge en indikation om vidare kontroll.

### **Svagheter**

- Tystnadskultur har länge varit en svaghet i samarbetet mellan Tullverket och den kommersiella sjöfarten. Det har däremot under de senaste årtiondena övergått från att handla om alkohol och tobak till narkotika.
- Det är vanligt bland företag utan SMT-avtal att smalna av företagsstrukturen och i stället använda sig av outsourcing. Det försvårar kommunikationen i samarbetet när det uppstår ett behov av kontakt.
- Ökade ledtider som kan uppstå vid Tullverkets kontroller medför en typ av motvilja från privata aktörer vilket utgör en svaghet i samarbetet.
- Det finns styrkor med smarta containrar men det finns också svagheter. Även de kriminella nätverken har tillgång till att se om deras container har öppnats, vilket kan ge dem en förvarning och resultera i att ingen kommer för att hämta den.

### **Möjligheter**

- En önskan om att fördjupa SMT är något som delas av många. Att få fler aktörer intresserade av att motverka tullbrottslighet anses vara något som sker hela tiden.
- European Port Alliance är nytt men det tros ha potential att binda samman myndigheter, hamnar och kommersiella sjöfarten för att utgöra ett starkare samarbete.

### **Hot**

- Korruption i logistikkedjan har nämnts som det främst använda medlet av kriminella nätverk i samband med smuggling. Det utgör ett hot mot samarbetet, inte bara för att droger tränger sig genom Sveriges gränser utan också för att det påverkar anseende och tilliten till företagen.
- Kriminella nätverk utvärderar och utvecklar sina tillvägagångssätt ständigt, vilket tvingar samarbetets parter att anpassa sig därefter. Samarbetet utmanas på så vis att parterna tvingas underrätta varandra ständigt om upptäckta nya tillvägagångssätt.

## 5. DISKUSSION

I följande kapitel presenteras en analys av den data som framkom av teori- och resultatdelen. I kapitlet granskas resultaten kritiskt, resultaten tolkas och de begränsningar som framkom av resultatet presenteras. De kapitel vilka återfinns i diskussionen korrelerar med de kapitlen i resultatet. Slutligen analyseras och diskuteras metodvalet, datainsamling och intervjuer, empiri samt validitet och reliabilitet i metoddiskussionen.

### 5.1 Samarbetet mellan Tullverket och kommersiell sjöfart idag

Den samlade uppfattningen är att SMT utgör den främsta och mest signifikanta delen av samarbetet mellan Tullverket och kommersiella aktörer idag. Samarbetet som SMT symboliserar idag är mycket omfattande och fungerar som en bra riktlinje för rederierna vid hantering av misstänkt narkotikasmuggling. Av resultatdelen framkom vikten av SMT-avtalet för såväl Tullverket som de kommersiella aktörerna. Den positiva ansats som presenterades i resultatet tyder på att samarbetet inom SMT är väl fungerande. SMT är en bidragande orsak till det goda samarbetet mellan Tullverket och de kommersiella aktörerna idag. Att SMT fungerar väl syns även på antalet aktörer som vill ingå ett SMT-avtal med Tullverket eftersom de idag står på kö för att ingå ett sådant.

De nya och ganska utforskade samarbetsmöjligheterna inom Public-Private Partnership såsom European Port Alliance och samarbetet mellan fem stora rederier tros ha stor potential (European Commission, 2024; The Maritime Executive, 2023). För att dessa samarbeten ska fungera bra krävs avtal liknande SMT-avtalet. För att rederier ska intressera sig av att ingå avtal med tullmyndigheter i såväl Sverige som EU krävs det vissa förmåner. Likt de förmåner som rederier och företag får i Sverige när de ingår ett SMT-avtal idag, bör även finnas att tillgå i ett sådant samarbete också. Genom att erbjuda rederier förmåner i utbyte mot en verksamhet som aktivt arbetar mot narkotikasmuggling kan båda parter profitera på samarbetet. Den kommersiella aktören får lättnader av tullmyndigheten och tullmyndigheten får en verksamhet som aktivt arbetar med myndigheten mot smuggling av narkotika.

När det gäller de tvingande samarbeten eller bestämmelser som de privata aktörerna tvingas förhålla sig till, det vill säga MSW finns det både för och nackdelar idag. Eftersom MSW är ett myndighetskrav för fartygsklarering finns det möjligheter att använda tjänsten för att förhindra narkotikasmuggling (Sjöfartsverket m.fl., u.å.; Transportstyrelsen, 2021). Idag grundas inte tillslag på underrättelser från MSW, snarare används det som ett komplement till andra underrättelser gällande potentiella försändelser av narkotika. Genom att etablera ett system där MSW kan utnyttjas som underrättelse för tillslag om misstänkta föremål skulle Tullverket kunna påtvinga de kommersiella aktörerna ett samarbete mot illegal införsel av narkotika. Eventuellt skulle det kunna leda till fler tillslag eftersom de får tillgång till en bredare underrättelse men med risk att också överbelastas av för mycket information.

Eftersom Tullverket inte genomför några slumpmässiga kontroller ombord på fartyg utan bara riktade insatser medför detta att chansen till ett slumpmässigt tillslag är obefintligt. Genom att implementera ett samarbete mellan Tullverket och rederier där Tullverket ges möjligheten att göra slumpmässiga kontroller ombord på fartyg, kan chansen till ett slumpmässigt beslag öka. Fördelarna med att implementera ett sådant samarbete kan vara att Tullverket ökar mängden beslag och att rederiet får en ökad positiv publicitet som kan gynna organisationen ekonomiskt. En nackdel med ett samarbete av det slaget kan vara att det är resurskrävande för Tullverket men att det även kan förhindra rederiets ordinarie arbetsuppgifter.

## 5.2 Samarbetets utmaningar

Under tiden av litteratursökningen var det svårt att hitta någon information kring samarbetets svagheter förutom kring tillvägagångssätt och liknande. Det är dock troligt att det uppstår utmaningar när myndigheter och privata aktörer ska samarbeta eftersom strukturerna ofta ser olika ut.

Att tystnadskulturen fortfarande finns kvar ombord på fartyg kan anses vara förvånande när så många rederier talar om transparens och öppenhet. Det hör inte till ovanligheten att samhället är tysta kring brott som begåtts för att ingen vill inblanda sig i händelsen.

Det var däremot föga förvånande att höra att korruption existerar inom logistikkedjan, det kan trots allt anses vara ett krav för att smuggling ska fungera. Det går då att se en logisk länk mellan tystnadskulturen och korruptionen, eftersom det är relativt vanligt i samhället att personer inte ringer myndigheter för att berätta om sina kollegor eller till och med vänner. Samtidigt hade det varit svårare att vara korrupt om tystnadskulturen inte fanns, därför är det givet varför Tullverket vill utrota tystnadskulturen.

I resultatet presenteras ledtider och hur de påverkas av kontroller gjorda av tullen, vilket bekräftar det som Tullverket (2021a) framhävde om ett förändrat varuflöde framöver. Eftersom kunders önskan efter kortare leveranstider och ett större flöde av importerade varor gör tullens arbete mer komplext. Av resultatet framgår det att privata aktörer får stora konsekvenser vid längre stopp i transportflödet. Därför är Tullverket måna om att göra kontroller så smidigt som möjligt.

Statistiken om beslag och samhällsnytta från rapporten av Tullverket (2023b) bekräftar av resultatet om korruption. Resultatet antydde att det görs flest stora beslag av kokain i containerflödet eftersom Centralamerika ligger ett hav bort. Det går tydligt att se i statistiken att antalen narkotikabeslag från fartyg är så få men ändå så är samhällsnyttan av de narkotikabeslagen drygt 20% av den totala samhällsnyttan av alla narkotikabeslag. Antalet narkotikabeslag under 2023 var nästan hälften av vad som beslagtogs under 2022 men ändå hade samhällsnyttan nästan dubblats. Båda dessa faktorer talar starkt för att narkotikabeslagen är signifikanta. Det narkotikapreparatet vilket framkommer oftast av resultatet är kokain. Det kan bero på det höga marknadsvärdet eller på grund av att det är så pass omnämnt i media.

## 5.3 Tekniska hjälpmedel

Användningsområdet av en backscatter som beskrivs av Tullverket (2021b) bekräftades genom intervjuer, närmare bestämt att den används för att upptäcka smuggelgods i dolda utrymmen. Vad som inte har lyfts fram tillräckligt är hur det tjänar samarbetet. Genom samarbetet identifieras vilka containrar som potentiellt borde undersökas och röntgas med hjälp av en backscatter. Alltså kan det anses att backscatter inte gynnar samarbetet, men att samarbetet påverkar användandet av en backscatter.

Användandet och de positiva aspekterna av smarta containrar som förklarades av The Maritime Executive (2023) bekräftar av resultatet. Vad som uppenbarade sig under intervjuer var däremot de negativa aspekterna, att de kriminella nätverken använder det på i princip samma sätt som Tullverket. Man kan anse att det borde ligga till grund för att konsumenter borde få en mer begränsad insyn än vad Tullverket har. Samtidigt hade det möjligtvis gjort mer skada på legala verksamheter än illegala, eftersom kunder önskar se om någon har tagit sig in i deras containrar samt att de har ett intresse av möjligheten att spåra leveransen.

## 5.4 Samverkan Mot Tullbrottslighet

Den positiva inverkan som SMT tillhandahåller samarbetet överskrider det som nämns i rapporter och artiklar som omfattar SMT. I Tullverkets (2023a) beskrivning av SMT understryks inte vikten av den personliga kontakten och de fördelar som rederier och företag tillgodoses. Av resultatet framgår däremot den positiva påverkan vilken den personliga kontakten mellan Tullverket och rederier anser vara kritisk för ett konstruktivt samarbete. Grunden till ett gott samarbete ligger oftast i en god personlig kontakt där människor tillåts att interagera, vilket kan förklara den optimism som uttrycks av respektive parter gentemot samarbetet.

I de rapporter och artiklar som presenterar SMT framgår inte vilka befogenheter besättningen och personalen erhåller, snarare framhävs det företagets eller rederiets VD skriver under ett avtal med Tullverket (Tullverket, 2023a). Av resultatet framgår det att de anställda uppmuntras till att kontakta Tullverket direkt vid fattad misstanke om smuggling. Genom utbildningarna som tillhandahålls av SMT kan besättningen eller de anställda uppmuntras att kontakta Tullverket vid misstanke om illegal införsel av narkotika. Genom en direktkontakt mellan rederiets besättning och Tullverket effektiviseras samarbetet och kontakten, vilket är något som efterfrågas i ett fungerande samarbete.

Genom att ingå ett SMT-avtal erbjuds rederier och företag ett antal förmåner som beskrivs i resultatet. Dessa förmåner anses vara en stor anledning till att rederier och företag väljer att signera SMT-avtalet. Dessa förmåner är att anse som en vinst för båda parter eftersom båda får något i utbyte. Genom att rederierna och företagen implementerar SMT-avtalets rutiner och riktlinjer minskar risken att narkotika smugglas genom den aktören. Samtidigt införs vissa lättnader vid tullförfarandet. Av resultatet framgår det att SMT är en otroligt viktig kugge i samarbetet mellan Tullverket och privata aktörer. Det framkommer inga större nackdelar från vare sig Tullverket eller de privata aktörerna. Snarare önskas en fördjupning av samarbetet eftersom det anses ligga till grund för det goda samarbetet mellan aktörerna idag.

En förutsättning för att ett gott samarbete mellan parterna inte ska övergå i en problematik med en ökad narkotikasmuggling är att egenkontrollerna och riktlinjerna efterföljs i enlighet med SMT-avtalet. En risk som inte framgått av vare sig resultatet eller teorin är att lättnader av kontroller kan öka risken till att verksamheten infiltreras. Om verksamheten infiltreras kan det leda till en ökad införsel av narkotika och därmed strida mot avtalets syfte samt Tullverkets intressen.

Vi har önskat att ta del av SMT-avtalet och dess innehåll. Dessvärre har vi inte givits den möjligheten vilket inte gett oss en exakt inblick i avtalets innebörd. Däremot anses resultaten givit oss en tillräckligt överskådlig blick av SMT-avtalet och dess innehåll för att besvara studiens syfte och forskningsfrågor.

## 5.5 SWOT-analys

SWOT-analysen behandlar delar vilka identifierats ha en betydande roll i samarbetet. Framst har det berört andra frågeställningen vilket nämns i den inledande beskrivningen, men det berör även den första frågeställningen. Analysen innehåller det mesta som beskriver hur samarbetet ser ut idag mellan Tullverket och den kommersiella sjöfarten.

De möjligheter och hot i SWOT-analysen var de som framgick i resultatet. Det är möjligt att hoten och möjligheterna var såpass få eftersom det sällan är någon verksamhet vill erkänna sina

brister och förbättringspunkter. Därför är det möjligt att respondenterna inte har sagt hela sanningen om deras verksamheter.

## **5.6 Metoddiskussion**

Med anledning av rapportens frågeställningar ansågs det vara relevant att utgå från en kvalitativ metod eftersom ämnet krävde en fördjupning. En kvalitativ studie skulle enligt misstankar, som senare bekräftas, krävas ett fåtal respondenter vilka var mycket kunniga inom ämnet. En kvantitativ metod hade krävt en tillgång av ett stort antal respondenter vilket ansågs vara svårt att åstadkomma. Metoden är primärt anpassad för studier som inkluderar numerisk data, vilket inte tillhandahåller en adekvat möjlighet att besvara de forskningsfrågor vilka presenteras i studien. En kvantitativ studie hade dessutom gått miste om det fördjupade materialet som presenterats i denna rapport.

En försvårande del av litteratursökningen var att det inte finns mycket tidigare forskning inom området. Det som visade sig vara mest relevant var internutredningar, externa utredningar samt offentlig information på Tullverkets hemsida.

Eftersom studien genomfördes med en kvalitativ metod finns det ett antal forskningsstrategier som kunde uteslutas som lämpliga eftersom de är anpassade efter kvantitativa metoder, exempelvis experiment. Ytterligare forskningsstrategier som inte kunde tillämpas för att besvara studiens syfte och frågeställningar var etnografiska studier och aktionsforskning. Resultatet av detta föranledde valet av surveyundersökning som forskningsstrategi eftersom intervjuer med sakkunniga respondenter som datainsamlingsmetod avser syftet med strategin. Surveyundersökningar kan anses vara ytliga med avsaknad av djup och nyans i resultaten. För att studiens resultat inte skulle brista i djup och nyans genomfördes semistrukturerade intervjuer med möjligheten för öppna följdfrågor.

### **5.6.1 Datainsamling och intervjuer**

Urvalet av respondenter utmärks av en ämnesmångfald samt med mycket erfarenhet inom ämnesområdet, där såväl företrädare för Tullverket som aktörer inom den kommersiella marknaden ingår. Det kan anses att representanter från SMT-gruppen bör ha utgjort en del av det responderande urvalet, men risken hade varit att resultatet inte hade blivit tillräckligt objektivt omkring ämnet.

Det är väsentligt att framhålla att Tullverkets respondenter är bundna av tystnadsplikt i vissa aspekter av sitt arbete. Ur det hänseendet har inte respondenterna haft möjlighet att besvara vissa frågor i detalj. Att urvalet inkluderar representanter från både Tullverket samt den kommersiella sjöfarten anses ha bidragit till en minimerad risk för partiskhet i resultatet.

Det finns däremot en risk att respondenterna från rederierna i viss omfattning är partiska eftersom båda respondenterna har ett SMT-avtal. Bedömningen är att aktörer utan SMT-avtal inte kunnat möjliggöra samma insikt i samarbetet som studiens respondenter.

Samtliga respondenter från Tullverket är av manligt kön och de respondenter från de privata aktörerna är av kvinnligt kön, vilket bör noteras. Trots detta bedöms respondenternas kön inte påverkat studiens resultat, eftersom respondenternas erfarenhet och kompetens inom ämnesområdet anses vara den avgörande faktorn.

## 5.6.2 Empiri

Valet att genomföra en semistrukturerad, tematisk intervju hade grunden i att det möjliggjorde frågor involverande ledorden; ”vad”, ”varför” och ”hur” ur studiens frågeställningar. Anledningen till valet av intervjumetod berodde på att ställa enkla frågor med tydliga ledord, var ett enkelt sätt kunna koda svaren utan att misstolka och förvanska respondenternas svar. Genom att välja en annan metod var bedömningen att risken för förvanskning av intervjusvaren sannolikt hade ökat.

Vidare analyserades intervjusvaren med hjälp av en tematisk analys. Valet av tematisk analys föranleddes av att metoden ansågs vara den bästa för att på ett enkelt tillvägagångssätt identifiera gemensamma nämnare från respektive intervju. Användningen av kodning för att strukturera intervjudata, följt av klassificering av dessa koder i under- och huvudteman via programvaran NVivo 2020, förenklade framställningen av ett trovärdigt resultat. Genom att selektivt välja gemensamma koder från respektive intervju kan det leda till bristfälliga resultat. Med hänsyn till detta selekterades även koder vilka var intressanta, överraskande och som ansågs vara viktiga ur respondentens ståndpunkt.

## 5.6.3 Validitet och reliabilitet

För att stärka studiens validitet utformades intervjufrågorna för att vara relevanta och därmed kunna besvara rapportens syfte och frågeställningar. Intervjufrågorna hade kunnat fördjupas för att få mer specifika svar på delar som berörde samarbetet mellan Tullverket och kommersiella aktörer. Eftersom tiden för rapporten var begränsad valde vi att inte fördjupa oss ytterligare i ämnet med ytterligare forskningsfrågor.

Urvalsmetoden för respondenterna i studien baserades på tidigare etablerade kontakter på Tullverket och i rederierna. Alla respondenter uppfyllde de krav för erfarenhet och ämneskunskap som ställts trots att de inte aktivt valdes. Därmed uppfyllde alla respondenter studiens kriterier för en hög validitet.

För att öka reliabiliteten i studien ställdes samma grundfrågor till alla respondenterna. Beroende på ämnesområde eller kunskap inom specifika områden så ställdes även ett antal naturliga följdfrågor för att tillhandahålla en mer ingående och detaljerad förståelse. För att uppnå en hög reliabilitet i studien var planen att genomföra alla intervjuer fysiskt. På grund av långa resvägar och tidscheman som inte med rimliga medel gick att ordna gjordes fyra av de fem intervjuerna på Zoom. För att säkerställa en hög reliabilitet i studien så spelades samtliga intervjuer in. Valet av att spela in med mobiltelefonernas mikrofoner grundade sig i den höga kvaliteten dessa kan tillhandahålla

Intervjuerna på Zoom anses inte ha påverkat reliabiliteten nämnvärt eftersom kvaliteten på videointervjun var mycket hög. Vid feltolkningar i den automatiska transkriberingen ändrades felstavningar av ord och akronymer manuellt för att presentera en korrekt transkribering. Vid eventuella ljudstörningar där det inte gick att förstå vad respondenten sa, hade vi möjligheten att kontakta respondenterna i efterhand och kontrollera uppgifterna. För att öka reliabiliteten ytterligare valdes bastranskriberingen som citat i resultatet. Nackdelen med att presentera bastranskriberingen som citat kan anses vara att det blir svårtolkat som läsare och osammanhängande. Fördelen med att presentera bastranskriberingen anser vi vara att det framhäver vad respondenterna uttryckte ordagrant och därmed ökar reliabiliteten.

## 6. SLUTSATSER

Denna studie har undersökt samarbetet mellan Tullverket och kommersiella aktörer för att minska narkotikasmugglingen genom svenska hamnar. Dessutom har studien undersökt vilka faktorer som kan identifieras som framgångsfaktorer i samarbetet mellan dessa parter, samt att studien behandlat problematiken i samarbetet mellan Tullverket och kommersiell sjöfart.

Studiens resultat påvisar att en stor framgångsfaktor i samarbetet mellan Tullverket och den kommersiella sjöfarten är SMT-avtalet. De positiva effekter som SMT-avtalet medför är ett resultat av den personliga kontakten och de förmåner rederier med SMT-avtal tillgodoses. Intresset för att ingå ett SMT-avtal är omfattande bland rederier, vilket kommer underlätta Tullverkets uppgift avsevärt i framtiden. I och med det expanderande intresset korrelerar det väl med den önskan om att fördjupa SMT, vilket framgår av resultatet.

Samarbetet mellan Tullverket och den kommersiella sjöfarten innefattar många positiva aspekter men samtidigt flera utmaningar. Outsourcing, korruption och tystnadskultur är utmaningar vilka påfrestar samarbetet men det anses inte hindra parterna från att samarbeta. Överlag anses samarbetet fungera väl och det finns endast få önskemål om förbättringar från såväl Tullverket som från den kommersiella sjöfarten. Parternas förmåga att bekämpa tullbrottlighet tillsammans styrks av SMT-avtal och andra Public Private Partnerships, men det kan utvecklas om utmaningar såsom korruption och tystnadskultur elimineras. Smarta containrar är ett resultat av ett PPP, primärt för att tillfredsställa kundens behov. Verktöget kan användas för att motverka smuggling genom informationsdelning mellan tullmyndigheter och kommersiella aktörer. Däremot finns en risk att kriminella nätverk utnyttjar verktöget för att undvika tillslag mot leveransen.

För fartyg som inte har ett SMT-avtal består samarbetet endast av formalia i obligatoriska samarbeten såsom MSW. Tullverket använder MSW primärt som en klareringstjänst, snarare än grund för underrättelse. Däremot finns en potential i verktöget att använda informationen från tjänsten i brottsbekämpande syfte.

### 6.1 Rekommendationer till fortsatt arbete

I studien har det framgått att Samverkan Mot Tullbrottlighet är en viktig faktor i samarbetet mellan Tullverket och den kommersiella sjöfarten mot illegal införsel av narkotika. Att göra en fördjupad analys av SMT, såsom SMT-utbildningar och avtalet, hade därför varit relevant och intressant för fortsatt arbete.

Studien har inte tagit hänsyn till vare sig Kustbevakningen eller svenska hamnars funktion i samarbetet mellan Tullverket och den kommersiella sjöfarten. Hamnen är en stor del av logistikkedjan och kustbevakningen arbetar nära Tullverket, därför skulle en undersökning om deras funktion i samarbetet för att förhindra illegal införsel av narkotika vara relevant.



## KÄLLFÖRTECKNING

- Anzoom, R., Nagi, R., & Vogiatzis, C. (2021). A review of research in illicit supply-chain networks and new directions to thwart them. *IISE Transactions*, 54(2), 134–158. <https://doi.org/10.1080/24725854.2021.1939466>
- Baker, J. (2023). Maersk vessel caught in drugs haul. *Lloyd's List*. <https://www.lloydslist.com/LL1146293/Maersk-vessel-caught-in-drugs-haul>
- Banerjee, S. C., & Bhattacharyya, A. (2013). Public-Private Partnership: The New Phenomenon. I J. Shen, R. Dou, & E. Qi (Red.), *The 19th International Conference on Industrial Engineering and Engineering Management*. Springer. [https://doi.org/https://doi.org/10.1007/978-3-642-38427-1\\_154](https://doi.org/https://doi.org/10.1007/978-3-642-38427-1_154)
- Basu, G. (2013). The role of transnational smuggling operations in illicit supply chains. *Journal of Transportation Security*, 6(4), 315–328. <https://doi.org/10.1007/s12198-013-0118-y>
- Bergström, E. (2023). Danska Maersk utpekade i rekordtillslag av kokain i Nederländerna. *Göteborgs-Posten*. <https://www.gp.se/nyheter/v%C3%A4rlden/rekordbeslag-av-kokain-p%C3%A5-danskt-skepp-1.107506585>
- Boekhout van Solinge, T. (1998). Drug Use and Drug Trafficking in Europe. *Tijdschrift voor Economische en Sociale Geografie*, 89(1), 100–105. <https://doi.org/10.1111/1467-9663.00010>
- Boviatsis, M., & Vlachos, G. (2022). Legal Assessment of the Present Status and Effects of Illicit Trade of Drug Substances in Maritime Transport. *TransNav*, 16(2), 353–359. <https://doi.org/10.12716/1001.16.02.18>
- Braun, V., & Clarke, V. (2006). Using thematic analysis in psychology. *Qualitative Research in Psychology*, 3(2), 77–101. <https://doi.org/10.1191/1478088706qp063oa>
- Brottsförebyggande rådet [BRÅ]. (2021). *Narkotikamarknader*. [https://bra.se/download/18.1f8c9903175f8b2aa70f67b/1631001260503/2021\\_10\\_Narkotikamarknader.pdf](https://bra.se/download/18.1f8c9903175f8b2aa70f67b/1631001260503/2021_10_Narkotikamarknader.pdf)
- Centralförbundet för Alkohol- och Narkotikaupplysning. (2019). *Drogutvecklingen i Sverige 2019*.
- Denscombe, M. (2018). *Forskningshandboken : för småskaliga forskningsprojekt inom samhällsvetenskaperna* (4:2). Studentlitteratur AB.
- European Center for Drugs and Drug Addiction [EMCDDA]. (2021). *Europe and the global cocaine trade*. [https://www.emcdda.europa.eu/publications/eu-drug-markets/cocaine/europe-and-global-cocaine-trade\\_en](https://www.emcdda.europa.eu/publications/eu-drug-markets/cocaine/europe-and-global-cocaine-trade_en)
- European Commission. (u.å.). *European Maritime Single Window environment*. Hämtad 07 januari 2024, från [https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/maritime/eu-wide-digital-maritime-system-and-services/european-maritime-single-window-environment\\_en](https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/maritime/eu-wide-digital-maritime-system-and-services/european-maritime-single-window-environment_en)
- European Commission. (2023, oktober 18). *Questions and Answers on the Communication on the EU Roadmap to fight Drug Trafficking and Organised Crime*. [https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/qanda\\_23\\_4983](https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/qanda_23_4983)
- European Commission. (2024, januari 24). *European Ports Alliance to fight drug trafficking and organised crime*. [https://home-affairs.ec.europa.eu/news/european-ports-alliance-fight-drug-trafficking-and-organised-crime-2024-01-24\\_en](https://home-affairs.ec.europa.eu/news/european-ports-alliance-fight-drug-trafficking-and-organised-crime-2024-01-24_en)
- European Monitoring Centre for Drugs and Drug Addiction [EMCDDA]. (2023). *Cocaine – the current situation in Europe (European Drug Report 2023)*. <https://doi.org/10.2810/161905>
- Förenta nationerna [FN]. (u.å.-a). *Smart Containers [White paper]* (Nummer 1). Hämtad 19 februari 2024, från

- <https://unece.org/fileadmin/DAM/cefact/GuidanceMaterials/WhitePaperSmartContainers.pdf>
- Förenta nationerna [FN]. (u.å.-b). *THE PATH FORWARD - for effective public-private partnerships in drug control*. Hämtad 04 januari 2024, från <https://www.unodc.org/unodc/es/donors/the-path-forward.html>
- Göteborgs hamn. (u.å.). *Skandinaviens största hamn*. Hämtad 26 februari 2024, från <https://www.goteborgshamn.se/erbjudande/>
- Harmon, A. (2022). SWOT analysis. I *Salem Press Encyclopedia*. <https://eds.p.ebscohost.com/eds/detail/detail?vid=1&sid=5467dcd4-62a2-4c7a-a7c2-ead3538687fc%40redis&bdata=JnNpdGU9ZWRzLWxpdmUmc2NvcGU9c2l0ZQ%3d%3d#db=ers&AN=100259317>
- Hataley, T., & Leuprecht, C. (2018). Determinants of Cross-Border Cooperation. *Journal of Borderlands Studies*. <https://doi.org/10.1080/08865655.2018.1482776>
- Justesen, L., & Mik-Meyer, N. (2011). *Kvalitativa metoder* (1:a uppl.). Lund: Studentlitteratur. <https://eds.p.ebscohost.com/eds/detail/detail?vid=1&sid=ccf2a655-8a35-4a0e-ba9a-83bf24f2cc70%40redis&bdata=JnNpdGU9ZWRzLWxpdmUmc2NvcGU9c2l0ZQ%3d%3d#db=cat09075a&AN=clpc.oai.edge.chalmers.folio.ebsco.com.fs00001000.5a050c43.a6f1.4957.8658.a273a9c3d059>
- Kustbevakningen. (u.å.). *Tullkontroll*. Hämtad 20 december 2023, från <https://www.kustbevakningen.se/var-verksamhet/sjoovervakning/tullkontroll/>
- Kvale, S., & Brinkmann, S. (2014). *Den kvalitativa forskningsintervjun* (3:4). Studentlitteratur AB.
- Mashiri, E., & Sebele-Mpofu, F. Y. (2015). Illicit trade, economic growth and the role of customs: A literature review. *World Customs Journal*, 9(2), 38–50.
- Polisen. (2023, januari 30). *Kokainpaket firades ner från lastfartyg – nu åtalas fyra*. <https://polisen.se/aktuellt/nyheter/2023/januari/kokainpaket-firades-ner-fran-lastfartyg--nu-atalas-fyra/>
- Riksrevisionen. (2019). *Tullverkets kontroll*. [https://www.riksrevisionen.se/download/18.6c55aef316a2139fe981439c/1555398306654/RIR\\_2019\\_12\\_ANPASSAD.pdf](https://www.riksrevisionen.se/download/18.6c55aef316a2139fe981439c/1555398306654/RIR_2019_12_ANPASSAD.pdf)
- SFS. (1968). *Narkotikastrafflag (1968:64)*. [https://www.riksdagen.se/sv/dokument-och-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/narkotikastrafflag-196864\\_sfs-1968-64/](https://www.riksdagen.se/sv/dokument-och-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/narkotikastrafflag-196864_sfs-1968-64/)
- SFS. (1996). *Lag (1996:701) om Tullverkets befogenheter vid Sveriges gräns mot ett annat land inom Europeiska unionen* (Vol. 701, s. 06–13). [https://www.riksdagen.se/sv/dokument-och-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/lag-1996701-om-tullverkets-befogenheter-vid\\_sfs-1996-701/](https://www.riksdagen.se/sv/dokument-och-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/lag-1996701-om-tullverkets-befogenheter-vid_sfs-1996-701/)
- SFS. (2000). *Lag (2000:1225) om straff för smuggling*. [https://www.riksdagen.se/sv/dokument-och-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/lag-20001225-om-straff-for-smuggling\\_sfs-2000-1225/](https://www.riksdagen.se/sv/dokument-och-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/lag-20001225-om-straff-for-smuggling_sfs-2000-1225/)
- Sjöfartsverket. (2023a). *Årsredovisning för räkenskapsåret 2022*. <https://www.sjofartsverket.se/globalassets/om-oss/sjofartsverkets-arsredovisning-2022.pdf>
- Sjöfartsverket. (2023b, september 28). *Fartygsanmälan*. <https://www.sjofartsverket.se/sv/tjanster/anlopstjanster/fartygsanmalan/>
- Sjöfartsverket, Tullverket, Transportstyrelsen, & Kustbevakningen. (u.å.). *Reportal* (Nummer 1.32). [https://www.sjofartsverket.se/globalassets/tjanster/msw-reportal/anvandarguide-och-teknikinfo/reportal\\_anvandarguide\\_v1.32.pdf](https://www.sjofartsverket.se/globalassets/tjanster/msw-reportal/anvandarguide-och-teknikinfo/reportal_anvandarguide_v1.32.pdf)

- SOU. (2022). *Tullverkets rättsliga befogenheter i en ny tid*.  
<https://www.regeringen.se/contentassets/088cc60a95bc4022b29c1da484d985a4/tullverkets-rattsliga-befogenheter-i-en-ny-tid-sou-202248.pdf>
- Stambøl, E. M. (2016). Full article: EU initiatives along the ‘cocaine routes’ to Europe: Fighting drug trafficking and terrorism by proxy? *Small Wars & Insurgencies*, 27(2), 302–324. <https://doi.org/10.1080/09592318.2016.1151534>
- The Maritime Executive. (2023). *Shipping Lines Join with Dutch and Belgians to Fight Drug Smuggling*. <https://maritime-executive.com/article/shipping-lines-join-with-dutch-and-belgians-to-fight-drug-smuggling>
- Transportstyrelsen. (2021, april 16). *Fartygsrapportering*.  
<https://www.transportstyrelsen.se/sv/sjofart/sjotrafik-och-hamnar/rapportering/>
- Tullverket. (2020a). *Lägesbild organiserad brottslighet 2020*.  
<https://www.tullverket.se/download/18.153f8c8c16ffad23c224386/1638973628457/Lagesbild-organiserad-brottslighet-2020.pdf>
- Tullverket. (2020b). *Vision*.  
<https://www.tullverket.se/omoss/dethargortullverket/verksamhetochorganisation/vision.47df61c5915510cfe9e7ee2c.html>
- Tullverket. (2021a). *Externa hot mot Tullverkets operativa verksamhet*.  
<https://www.tullverket.se/download/18.a62602917de14e43276c8/1643214456259/Externa%20hot%20mot%20Tullverkets%20operativa%20verksamhet.pdf>
- Tullverket. (2021b). *Handburen röntgen nytt vapen mot smugglarna*.  
<https://www.tullverket.se/nyheter/nyheter/handburenrontgennyttvapenmotsmugglarna.5260f1bcf17c73e3460e201a.html>
- Tullverket. (2021c, april 14). *Marmorskivor innehöll rekordmycket cannabis*.  
<https://www.tullverket.se/nyheter/nyheter/marmorskivorinnehollrekordmycketcannabis.5422c8052175b1d827697301.html>
- Tullverket. (2023a). *Samverkan mot tullbrottslighet - SMT*.  
<https://www.tullverket.se/foretag/internationellhandel/samradochsamverkan/samverkanmottullbrottslighetsmt.4792224361590183a4d3b92.html>
- Tullverket. (2023b). *Årsredovisning för räkenskapsåret 2022*.  
<https://www.tullverket.se/download/18.5cd7c3ed18673838133ac/1677069666892/>
- Tullverket. (2023c, december 15). *Transportföretag utnyttjas allt mer för storskalig narkotikasmuggling*.  
<https://www.tullverket.se/nyheter/nyheter/transportforetagutnyttjasalltmerforstorskalignarkotikasmuggling.5586d06b518b6116f9856fac.html>
- Tullverket. (2024a). *Beslagsstatistik 2022*.
- Tullverket. (2024b). *Beslagsstatistik 2023*.
- U.S. Department of Homeland Security. (2023). *Rapid Technologies for Drug Interdiction: Research and Development*. [https://www.dhs.gov/sites/default/files/2023-08/23\\_0710\\_s%26t\\_%20rapid\\_technologies\\_for\\_drug\\_interdiction\\_r\\_and\\_d.pdf](https://www.dhs.gov/sites/default/files/2023-08/23_0710_s%26t_%20rapid_technologies_for_drug_interdiction_r_and_d.pdf)

# BILAGOR

## Bilaga 1- Blankett för samtycke om deltagande

### Informerat samtycke om deltagande i examensarbetsprojekt Samarbetet mellan Tullverket och kommersiella fartyg med målet att förhindra illegal införsel av narkotika

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

#### Studenter:

Andreas Kärnbratt, 0723512647, andkarnb@chalmers.se  
Felix Ström, 0705287001, felixstr@chalmers.se

#### Handledare:

Robert Severin, robert.severin@chalmers.se

Vi heter Andreas Kärnbratt och Felix Ström och läser sista året på Sjökapstensprogrammet på Chalmers. Ett av de sista momenten under vår studietid är examensarbetet. Vi har valt att undersöka samarbetet mellan Tullverket och kommersiella fartyg i svenska hamnar. Anledningen till att vi valde just detta ämne var för att man dagligen kan läsa i tidningar och nyhetsrapporteringar om den ökande organiserade brottsligheten i Sverige. Syftet med arbetet är att få en djupare inblick i samarbetet mellan Tullverket och de svenska kommersiella fartygen i Göteborg och vilka eventuella möjligheter det finns för att uppnå ett bättre samarbete för att förhindra illegal införsel av narkotika till Sverige.

Om du vill ha mera 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.*

- *Jag har tagit del av informationen kring deltagande i studien och är medveten om hur den kommer att gå till samt den tid den tar i anspråk.*
- *Jag har fått tillfälle att få mina frågor angående studien besvarade innan den påbörjades.*
- *Jag deltar i denna studie helt frivilligt och har blivit informerad om varför vi har blivit tillfrågade samt vad syftet med deltagandet är.*
- *Jag är medveten att jag när som helst under studiens gång kan avbryta mitt deltagande utan att behöva ge en orsak till detta.*
- *Jag ger mitt medgivande till Chalmers tekniska högskola.*
- *Jag ger detta medgivande förutsatt att inga andra än de studenter/lärare/forskare som är knutna till studien kommer att ta del av det insamlade materialet.*
- *Jag är medveten att studien är helt anonym och insamlad data kommer att redovisas utan koppling till person, fartyg eller företag/rederi.*

- *Mina personuppgifter kommer att hanteras i enlighet med EU:s allmänna dataskyddsförordning (GDPR) och på ett sätt som inte inkräktar på min personliga integritet.*

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

Jag godkänner att intervjun spelas in i analysyfte.

<b>Ort:</b>	<b>Datum:</b>
<b>Underskrift:</b>	
<b>Namnförtydligande:</b>	
<b>Kontaktuppgifter: FRIVILLIGT</b>	

## BILAGA 2- Intervjufrågor

Huvudfrågor	Följdfrågor
1. Hur ser samarbetet mellan Tullverket och kommersiella fartyg ut idag?	<p><b>1.1. Nuvarande praxis</b> Hur ser nuvarande praxis ut med rutiner och metoder?</p> <p><b>1.2. Kommunikationsmetoder</b> Hur brukar ni primärt kommunicera?</p> <p><b>1.3. Ansvarsområde</b> Hur fördelas ansvaret för att upprätthålla samarbetet?</p> <p><b>1.4. Maritime Single Window</b> Vad har MSW för funktionsområde och hur hjälper det samarbetet?</p> <p><b>1.5. Samarbete i andra länder</b> Vad finns det för liknande samarbeten i andra länder?</p> <p><b>1.6. Samverkan Mot Tullbrottslighet</b> Hur använder ni SMT och vad är dess fördelar/nackdelar?</p>
2. Vilka utmaningar finns det i samarbetet idag och hur övervinner ni dessa?	<p><b>2.1. Identifiering av utmaningar</b> Vad upplever ni för hinder i samarbetet?</p> <p><b>2.2. Åtgärder och lösningar</b> Hur hanterar och övervinner ni dessa hinder?</p> <p><b>2.3 Smugglingsvägar</b> Kan du berätta om smugglingsvägar, beslag och tillvägagångssätt?</p>
3. Finns det några etablerade riktlinjer eller policys som styr samarbetet mellan Tullverket och de kommersiella aktörerna?	<p><b>3.1. Existerande riktlinjer och policys</b> Vad har ni för befintliga riktlinjer eller policys relaterade till samarbetet?</p> <p><b>3.2. Implementering och uppföljning</b> Hur implementeras och uppföljs det?</p>
4. Vilka åtgärder och förändringar föreslår du för att stärka samarbetet mellan Tullverket och kommersiella fartyg?	<p><b>4.1. Framtida förbättringsåtgärder</b> Vad finns det för planerade eller potentiella förbättringsåtgärder?</p>

- 4.2. Samförstånd mellan parterna**  
Hur kan dessa förändringar förankras och accepteras?
- 5.1. Möjlighet till etablering**  
Hur ser möjligheten ut att skapa formella policys?
- 5.2. Fördelar och utmaningar**  
Vad är fördelarna och eventuella utmaningar med att etablera sådana policys?
- 6.1. Nuvarande teknologier**  
Vad har ni för tekniska hjälpmedel idag?
- 6.2. Potentiella förbättringar**  
Har ni identifierat några tekniska innovationer som kan förbättra samarbetet?
- 5.** Kan man etablera policys och riktlinjer för att stärka samarbetet?
- 6.** Finns det tekniska hjälpmedel som kan förbättra eller förenkla samarbetet?
-





**INSTITUTIONEN FÖR MEKANIK OCH MARITIMA VETENSKAPER**  
**CHALMERS TEKNISKA HÖGSKOLA**

Göteborg, Sverige 2024  
[www.chalmers.se](http://www.chalmers.se)



**CHALMERS**