



SKEPPSMÄKLARNYTT

Föreningen fortsatt kritisk mot Sjöfartsverkets höjning och omändring
Medlingsinstitutets rapport: syndikalister står bakom 75 procent av medlingsåtgärder
Fonasba i Dubai: låt oss utreda förutsättningarna för eget Brysselkontor
I morgon sista dag för anmälan till höstmötet!
Tre platser kvar: kurs om nya personuppgifts-lagen 21 nov i Gbg, 30 jan i Stockholm
Kalendarium

FÖRENINGEN FORTSATT KRITISK MOT SJÖFARTSVERKETS HÖJNING OCH OMÄNDRING

Skeppsmäklareföreningen har skickat in sitt remissvar på Sjöfartsverkets förslag till nya farledsavgifter, som ska börja gälla från och med årsskiftet.

Sveriges Skeppsmäklareförening avvisar förslaget på grund av följande, och vi citerar remissvaret i sin helhet:

- * *Det remitterade förslaget kommer för tätt inpå ikraftträdandet.*
- * *Kryssningsindustrin drabbas fortfarande onödigt hårt.*
- * *Sjöfarten på Väneren och Mälaren samt feedertrafiken är i farozonen vilket knappast gynnar överföring från väg till sjö.*
- * *Att Sjöfartsverket efter all kritik håller fast vid CSI som enda variabel för att uppnå miljörabatt får oss att inse att vi talat för döva öron i över två års tid.*

Skeppsmäklareföreningens farledsavgiftsråd representerar sjöfarten på Sverige

Sveriges Skeppsmäklareförenings samtliga medlemmar har beretts möjlighet att inge synpunkter på remissförslaget, men framförallt är det föreningens farledsavgiftsråd som bearbetat förslaget för att ge ett så bra underlag som möjligt. Rådet består av

Sveriges Skeppsmäklareförening
(The Swedish Shipbrokers' Association)

linjeagenter som representerar feeder-, container- och roro-rederier, både med och utan transoceaniska direktanlöp på Sverige. Vi har även fartygsagenter som representerar kryssningsindustri, tanksjöfart och torrlastsegmentet, plus befraktningsmäklare och rederioperatörer med trafik på Väner och Mälaren.

Det är alltså en stor bredd i den här gruppen och vi kan bara konstatera att förslaget fortfarande, trots att vissa justeringar gjorts efter förra remissrundan, känns orimligt för allt för stora delar av sjöfartsklustret.

Vi kräver att Sjöfartsverket fattar beslut om ändrade föreskrifter minst fyra månader och allra helst sex månader innan de träder i kraft.

Det måste finnas en rimlig chans för rederierna att överväga alternativen. Ett affärsverk som ännu inte formellt beslutat om höjningar som ska börja gälla från årsskiftet är inte tillräckligt lyhört inför sina kunder. Det räcker inte att säga att förslaget diskuterats i två år, inget beslut är ännu formellt klubbat!

Effekterna av förslagen blir för kraftiga för kryssningstrafiken och de inre vattenvägarna

Det är orimligt att i ett slag öka lotsavgifter och farledsavgifter så kraftigt som våra uträkningar visar, även efter justeringarna.

Feedertrafiken kommer till exempel att drabbas av mycket stora höjningar (ca 120 procent) som i ett slag försämrar konkurrensen mellan väg och sjö.

Vi anser vidare att kryssningsindustrin fortsatt får bära en allt för tung del av kostnadsökningarna, även om vi är nöjda med att avgifter vid "turn arounds" införs stegvis. Men även övergången från brutto till netto slår hårt mot kryssningsfartygen.

När det gäller det stegvisa borttagandet av rabatterna för "turn arounds" är vi dessutom oroliga över den utökade administrationen som detta ser ut att kräva. Det står i föreskrifterna att det stegvisa borttagande sker - efter ansökan - genom en 70-procentig återbetalning av den fulla avgiften, och att återbetalningen bara sker en gång i kvartalet. Vi anser att sådant hanterande, förutom att det blir administrativt krångligt både för Sjöfartsverket och fartygsagenter, även riskerar att helt missa sitt syfte. Tanken med det stegvisa införandet var ju att rederierna sakta skulle vänja sig vid de ökade kostnaderna, så att de inte i affekt skulle se sig om efter andra resmål. Genom att först fakturera hela avgiften och sedan erbjuda återbetalning försvinner den logiken.

Lyckligtvis tror vi oss om att ha hittat en relativt enkel lösning på problemet. Den ruta som idag fylls vid "turn arounds" behålls och istället för att det därmed ges 100 procents rabatt ges det 70 procents rabatt – direkt, dvs redan när fakturan skrivs.

Miljöindex är bra, men varför bara ett?

Vi är fortfarande starkt kritiska till det upphandlade miljöindexet, förutom att vi nöjt kan konstatera att förslaget om att kräva minst 11 poäng i varje miljökategori försvunnit efter vår kritik i förra remissrundan.

Vi är dock fortfarande frågande till "upphandlingen" av Clean Shipping Index. Det är långt ifrån det enda index som finns på marknaden och inte ens något av de största. När Sjöfartsverket kräver att fartyget måste vara CSI-verifierat för att få miljöklass A-C (dvs få miljörabatt på fartygsdelen av farledsavgiften) måste rederiet alltså betala närmare 20 000 kr för en verifiering som måste göras om inom bara några år.

Vi förstår egentligen inte vad som upphandlats. Från vårt perspektiv borde CSI betala Sjöfartsverket för att Sjöfartsverket i och med detta förser CSI med nya kunder. Om man hade haft sjöfartsnäringens bästa för ögonen hade man låtit bli att upphandla alls, och istället låtit utföra en validering mellan de två eller tre största miljöindexen så att det gick att likställa de olika indexens poäng.

Varför följde inte Sjöfartsverket Göteborgs Hamns exempel? De har ett miljösystem som de kopplat till två miljöindex; ESI (www.environmentalshipindex.org) och CSI (www.cleanshippingindex.com).

Även andra hamnar har liknande upplägg och det hade ju varit bra om alla hamnar och Sjöfartsverket hade enats om ett gemensamt förhållningssätt så att redarna alltid visste vad som gäller i Sverige.

Vi kan också konstatera att en rapport gjord inom EU stärker oss i vår kritik. I rapporten jämförs de miljösystem som EUs hamnar använder för att ge hamnrabatter och där är ESI det vanligaste förekommande. CSI används bara av Göteborgs hamn, som även godkänner ESI!

Många av de rederier som är verifierade i t ex ESI skulle antagligen aldrig betala 20 000 kr för att man gör ett anlöp då och då i en, i deras sammanhang, perifer svensk hamn.

Rapporten finns på nedanstående länk:

https://ec.europa.eu/transport/modes/maritime/studies/maritime_en.

Tabellavgifter – bra, men behöver fler nivåer

Vi är många som uppskattar hur lättarbetat och lättförståeligt det nya tabellsystemet är. Men indelningen i tio nivåer är för grovhugget tilltydligt. Ett fartyg på 990 nettoton kan ta nästan lika mycket gods som ett på 1 050 nettoton, men avgifterna för det senare är ungefär fyra gånger högre. Vi förslår att man istället inför 15 nivåer, så att skillnaderna, framförallt i de lägre nivåerna, inte blir så stora för snarlika fartyg.

Dramatiska höjningar kan skrämja bort kunderna

Det är viktigt att inse att allt för drastiska avgiftshöjningar verkligen kan få en avskräckande effekt. Analysen om att Sjöfartsverkets avgifter bara är en mindre del av en sjötransports totala kostnader gäller naturligtvis om ett fartyg går mellan Luleå och Sydney, men knappast om det stadigt går på Väneren.

Eftersom Sjöfartsverkets verksamhet genererar nästan endast fasta kostnader, betyder varje fartyg som slutar gå på svensk hamn en minskad intäkt, medan

kostnaderna förblir de samma. Den obalans som då uppstår måste alltså delas av färre. Det är därför viktigt att alla höjningar fasas in i en sådan takt att de kan sväljas av kunderna eller ger politikerna tid att reagera med nya styrmedel.

Konkurrensneutrala avgifter – ja tack!

Avslutningsvis kan vi bara understryka vikten av konkurrensneutrala trafikavgifter även om vi är smärtsamt medvetna om att detta inte är en fråga som Sjöfartsverket råder över.

Vi anser dock att den föreslagna generella ökningen med nio procent, utöver omläggningen som föreslås i remissen, på alla sätt motverkar regeringens ambitioner med trafikpolitiken.

Vi behöver mer gods på sjön, inte mindre. Slå inte undan benen för kryssningstrafiken och sjöfarten på Vänern och Mälaren, använd sunt förnuft och följ de egna vackra orden om konkurrensneutralitet och överföring från väg till sjö.

Med remissvaret bilade vi även ett sex olika exempel från verkligheten där man tydligt ser hur förlagen slår för bland annat trafiken på Vänern och Mälaren, samt för kryssningsindustrin och feedertrafiken.

MEDLINGSINSTITUTETS RAPPORT: SYNDIKALISTER STÅR BAKOM 75 PROCENT AV MEDLINGSÅTGÄRDER

En tredjedel av Medlingsinstitutets alla medlingsärenden gäller arbetsgivare som redan har tecknat kollektivavtal. En majoritet av dessa medlingar gäller fackliga organisationer som står utanför den svenska arbetsmarknadsmodellen. Det står klart efter att Medlingsinstitutet på uppdrag av regeringen presenterat en kartläggning av stridsåtgärder riktade mot företag med kollektivavtal på svensk arbetsmarknad.

Uppdraget har sin upprinnelse i hamnkonflikten i Göteborg där APM Terminals genom sitt medlemskap i arbetsgivarorganisationen Sveriges Hamnar är bundet av Hamn- och Stuveriavtalet med Transportarbetareförbundet, medan Hamnarbetareförbundet bara hittills fått skörda frukterna utan att samtidigt avkrävas någon fredsplikt.

Medlingsinstitutets kartläggning visar att 420 lokala och särskilda medlingsärenden, eller en tredjedel av de 1 160 ärenden som Medlingsinstitutet har hanterat under perioden 2000–2017, har rört arbetsgivare som redan tecknat kollektivavtal och därmed betalat för arbetsfred. Totalt har de varsel och stridsåtgärder som berört dessa medlingsärenden resulterat i cirka 4 800 förlorade arbetsdagar.

Kartläggningen visar att en majoritet av alla ärenden gäller medlingar med fackförbund som inte tecknar kollektivavtal och därmed står utanför den svenska arbetsmarknadsmodellen. Syndikalisterna står för hela 75 procent och

Hamnarbetarförbundet för sju procent av de totalt 420 medlingsärenden som ingår i den typ av stridsåtgärder som är i fokus för kartläggningen.

Att Syndikalisterna, SAC, ligger bakom så många av de medlingsåtgärder som sätts in förvånar inte Skeppsmäklareföreningens VD som under Almedalsveckan var med på ett möte som arrangerades av just syndikalisterna. Där gjorde de en stor sak av att "SAC har rätt att förhandla på alla arbetsplatser enligt MBL, oavsett om de tecknat kollektiv eller ej". Den inbjudan som lockade till mötet hade en rubrik som löd: Hoten mot strejkrätten: den svenska modellen i omvälvning?

På mötet svarade de också på frågan: Gäller kollektivavtal för syndikalister? Och de fastslog med emfas att "på arbetsplatser där SAC är i minoritet omfattas medlemmarna av kollektivavtal tecknade av andra förbund, dock inte av fredsplikten."

Tydligare än så kan det inte sägas vilket kryphål som regeringens utsedda utredningsman snarast bör täppa till!

De fackförbund som normalt tecknar kollektivavtal med arbetsgivarna, alltså majoriteten av alla fackförbund, står tillsammans för endast tio procent av dessa medlingsärenden. Resterande kommer från andra fackförbund utanför den svenska arbetsmarknadsmodellen.

De vanligaste orsakerna till konflikterna som ligger bakom dessa medlingar uppges vara en blandning av intresse- och rättstvister. Det kan handla om lönefrågor, men också om missnöje med arbetsgivarbeslut.

Många av ärendena är mindre till omfattningen och berör en enskild arbetsplats. Medlingsinstitutet poängterar dock att det finns fall där konsekvenserna och skadeverkningarna är betydande:

– Man hittar definitivt enskilda konflikter där problemen är mycket, mycket stora. Konflikten i Göteborgs hamn är ett bra exempel på det, säger Medlingsinstitutets chefsjurist Per Ewaldsson.

Regeringen har därför (efter uppvaktning av bland andra oss) tillsatt en utredning om rätten att vidta stridsåtgärder som ska vara klar senast den 31 maj 2018. Flera av Allianspartierna, bland andra Moderaterna, anser emellertid att processen går för långsamt och vill i stället att frågan ska snabbutredas.

Och det är just detta som vi kommer att debattera på vårt höstmöte då Hans Rothenberg, m, och Mattias Johnsson, s, båda från Riksdagens Näringsutskott ska ge sin syn på hamnkonflikten och strejkrätten. Dessutom deltar Joakim Årlund, vd i Sveriges Hamnar och Anders Ivarsson, vd ACL; Johan Wallén, vd Team Lines och Fredrik Hermansson, vd Greencarrier Liner Agency i debatten.

FONASBA I DUBAI: LÅT OSS UTREDA FÖRUTSÄTTNINGARNA FÖR EGET BRYSSELKONTOR



Som alltid börjar konferensen med att vi hälsas välkomna av lokala näringslivsdignitärer, så även i Dubai.

Fonasba hade sitt 48:e internationella i Dubai och som vanligt blev det långa mötesdagar med en mängd information, diskussioner och erfarenhetsutbyte. Det är till exempel märkligt hur lika agentsituationen är över hela världen.

ECASBA, Fonasbas europeiska avdelning, har länge haft en livaktig diskussion om hur föreningen ska företrädas nu när Brexit rycker allt närmare. En del av medlemskåren representerad i Dubai är helt övertygad om att vi måste öppna ett eget kontor med en person på halvtid för att bli framgångsrikt representerad i Bryssel.

Om så ska ske måste naturligtvis kostnaderna för detta tas genom högre medlemsavgifter, vilket för vår del kommer att kräva en ökad avgift på uppemot 500 kr per företag och år.

Om det är mycket eller lite beror förstås på om vi lyckas rekrytera rätt person, men om vi får en starkare röst inom EU är det naturligtvis ingen omöjlig höjning.

Frågan kommer nu upp på styrelsens bord och för att ett Ecasba-kontor i Bryssel ska bli verklighet måste alla europeiska medlemsländer samtycka och dit verkar det vara tämligen långt.



Botond Szalma, föreningens lekmannakassör, från Ungern; John Foord, Fonasbas ordförande, från UK och Glen Gordon Findlay, expresident, från Brasilien.

Chartering & Documentary Committee innebar bland annat att ett nytt dokument kunde antas i full enighet: Fonasba General Agency Agreement!

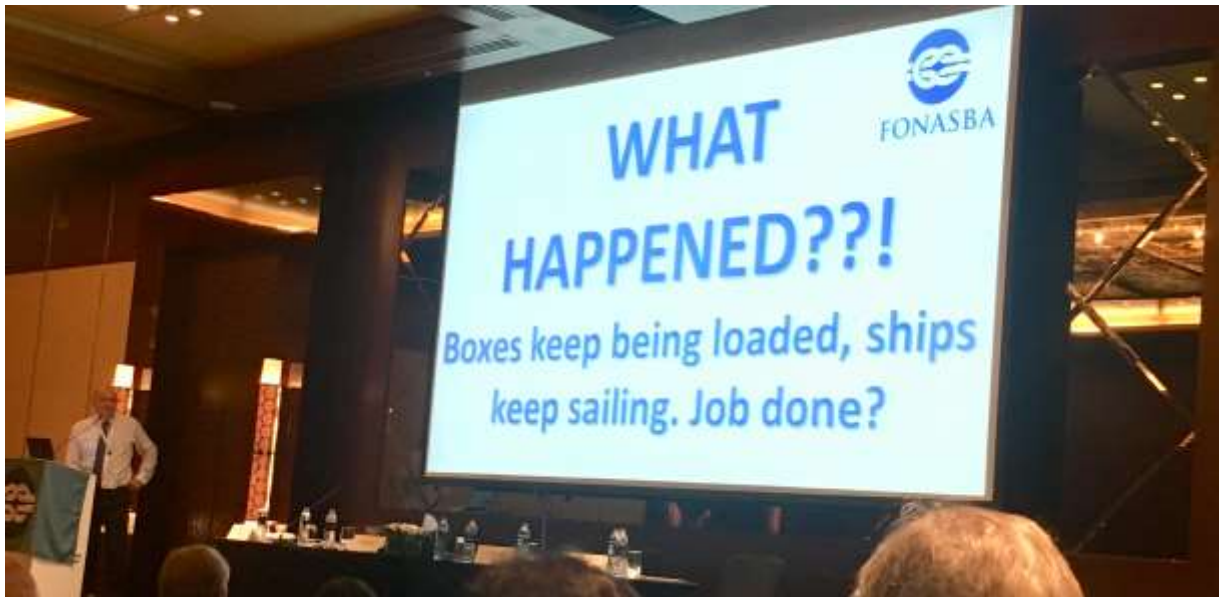
Nästa steg är att även Bimco, förhoppningsvis i november, kan godkänna dokumentet som i så fall får full legitimitet världen över. När så skett kommer det att skickas ut till alla medlemmar.

Fonasba Quality Standard diskuterades också och Sverige ligger fortsatt i topp vad gäller att ha högst antal FQS-certifierade medlemsföretag. Nytt i kravspecifikationen är att inget ISO 9001-certifierat företag ska kunna nekans FQS-certifiering, så länge som man också uppfyller kreditvärdighetskraven. Dessa två kvalitetsstämplar ska alltså likställas i viss mån.

Det är idag 30 länder som officiellt anslutit sig till Fonasbas kvalitetsstämpel och sedan är det alltså upp till varje lands medlemsföretag huruvida de vill ansluta sig eller ej. Sverige har i dagsläget 61 FQS-certifierade medlemsföretag.

Både ITIC, Bimco och Intertanko har nu officiellt sagt att de rekommenderar sina medlemmar att främst leta bland FQS-certifierade företag när de ska nominera agenter i nya hamnar.

På Liner & Port Agency Committee diskuterades bland annat containervägningsdirektivet och precis som vi i Sverige noterat, verkar det över hela världen varit ett närmast "va, funkar verkligen allt nu?"



Det var mycket oro innan det nya direktivet trädde i kraft, men efteråt verkar allt bara flyta på som vanligt. Antingen sköter sig alla varuägare och fyller i rätt VGM, eller också är det ingen myndighet någonstans som kontrollerar det.

På det avslutande Council Meeting valdes brasilianaren Waldemar Rocha till ordförande för Liner & Port Agency Committee, efter finländaren Jan Vikström som fick avbryta sitt ordförandeskap i förtid.

Beslutades också att Fonasba ska lansera en mycket grundläggande Ship Agents-kurs som kansliet tror kan bli mycket värdefull även för de som anställer fartygsagenter i Sverige. Antagligen kommer vi på sikt att ställa som krav att man klarar den för att få ut den föreningsauktorisering som föreningen idag utfärdar för fartygsagenter.

Det beslutades även att vi ska höja Fonasbas medlemsavgift för nästa verksamhetsår med fem procent och att 50-årsjubileet ska firas i USA, Miami 2019.

I MORGON SISTA DAG FÖR ANMÄLAN TILL HÖSTMÖTET!

Stadsmuseet, Wallenstamsalen, Norra Hamngatan 12

09 00 Sjöfartsverket bjuder på morgonfika och 9 30 blir det Diskussionsforum MSW: Sjöfartsverket, Kustbevakningen, Transportstyrelsen och Tullverket svarar på frågor

Sjöfartsverket bjuder in till ett avstämningsmöte där alla fyra myndigheter deltar och svarar på de frågor som återstår!

Alla är välkomna, utan kostnad, men efter anmälan! Lunch och efterföljande seminarium ingår dock bara för dem som bokar heldag.

Sveriges Skeppsmäklareförening
(The Swedish Shipbrokers' Association)

11 45 Fisklunch i Bekzenska Valvet, i Stadsmuseet

12 30 Inledning och kort introduktion

Berit Blomqvist, VD Sveriges Skeppsmäklareförening.

12 45 Världsläget och Sverigekonjunkturen

Henrik Larsson, omvärldsanalytiker SEB

13 00 Samarbete för konkurrenskraft

Katarina Norén, generaldirektör Sjöfartsverket

13 20 STM, snart är det verklighet - är du redo för förändringen?

Emelie Persson Tingström, Sjöfartsverket om senaste utvecklingen vad gäller Sea Traffic Management och Mathias Karlsson från Rise Viktoria redovisar hur detta kan leda till effektivare hamnanlöp med realtidsuppdatering.

13 40 GDPR – är du redo för nästa års stora datautmaning?

Jörgen Sköld och Karin Odkrans från Morris Law ger en kort introduktion i den nya förordningen om hantering av personuppgifter som träder i kraft i hela EU den 25 maj 2018. Då krävs att vi anpassar både vårt förhållningssätt kring personuppgifter och våra datasystem. Är du redo?

14 00 EMSA – EUs sjösäkerhetsbyrå – med uppgift att stärka Europas sjöfart

Markku Mylly, generalsekreterare på European Maritime Safety Agency berättar om verksamheten och om planerna på ett nytt European Single Window

14 45 Kafferast

15 15 Är den svenska modellen hotad på allvar?

Joachim Ärlund, vd Sveriges Hamnar

Debatt: Hur ska huvudkontoren i Taiwan och New York återfå förtroendet för Sverige? Och vad gör våra svenska politiker?

Representanter för föreningens Containerråd: Anders Ivarsson, ACL, Fredrik Hermansson, Greencarrier Liner Agency och Johan Wallén, Team Lines samt Hans Rothenberg, m, och Mattias Johnsson, s, från Riksdagens Näringsutskott. Slut: 16.45

18 00 Samling vid Södra Hamngatan 11 för Shipbrokers Dinner i Chalmersska Huset

* Välkomstdrinken intas i det gamla bankvalvet och uppe i salongen

* Middagen serveras i de vackra salongerna där en gång superkargören William Chalmers bjöd vänner och kollegor från Svenska Ostindiska Companiet till bords

Mer info och komplett program: besök vår hemsida: www.swe-shipbroker.se

TRE PLATSER KVAR: KURS OM NYA PERSONUPPGIFTS- LAGEN - 21 NOV I GÖTEBORG, 30 JAN I STOCKHOLM

Föreningen fortsätter sitt arbete med att arrangera nyttiga kurser för medlemmar och nu har turen kommit till en helt egenutvecklad kurs om den nya personuppgiftslag som börjar gälla i vår inom hela EU.

Det blir advokaterna Jörgen Sköld och Karin Odkrans från Morris Law som ger oss all relevant fakta om den nya förordningen om hantering av personuppgifter som träder i kraft den 25 maj 2018. Då krävs att vi anpassar både vårt förhållningssätt kring personuppgifter och våra datasystem. Är du redo? Annars behöver du den här kursen!

Kursen riktar sig till alla företag som har kunder, anställda eller förmedlar personuppgifter till myndigheter, kort sagt: det här blir en kurs som alla behöver!

Vi ger den i form av en endagskurs i Göteborg den 21 nov samt i Stockholm den 30 januari.

Upplägget är det samma den 21 nov som 30 jan:

- | | |
|-------|--|
| 08.30 | Kaffe och smörgås, registrering |
| 09.00 | Varför en ny personuppgiftslag? Varför EU-direktiv?
Hur stora är böterna om man inte följer lagen? För vem och vilka gäller lagen? |
| 10.15 | Fikarast |
| 10.30 | Vilka krav finns på aktörer som bedriver verksamhet, såväl maritim som annan?
Det här betyder lagen generellt för:
- kundregister och CRM-system
-e-postadresser
- personalregister
- medlemsregister |
| 11.30 | Vad är det för skillnad på uppgifter som berör personer från icke-EU-land och personer inom EU? |
| 12.00 | Lunch |
| 12.45 | Work shop: Vad betyder lagen specifikt för sjöfarten?
- hanteringen av besättningslistor
- annat som ska in i MSW
- vad tror du blir svårast att genomföra? |

Skicka in dina problemställningar senast två veckor före kursstart för att få chans att få med dem (avidentifierade) i workshopen!

Sveriges Skeppsmäklareförening
(The Swedish Shipbrokers' Association)

15.00	Fikarast
15.30	Redovisning och praktiska tips om implementering
16.30	Summering, kursutvärdering och diplomutdelning
17.00	Avslut, allra senast

KALENDARIUM

November

9	Höstmöte, Göteborg
10	Styrelsemöte, Göteborg
15	Kundråd, Sjöfartsverket, Stockholm
13-23	Tentamensskrivningar ICS Tutorship, Göteborg
21	GDPR-kurs, Göteborg

2018

Januari

30	GDPR-kurs, Stockholm
----	----------------------

Mars

15	Styrelsemöte, Luleå
16	Det 99:e årsmötet, i Luleå

3 maj 2019 har vi vårt 100-årsjubileum i Stadshuset i Stockholm!