



# SKEPPSMÄKLARNYTT

ACL Läger ner direkttrafiken på Göteborg!  
Containerrådet i möte med hamnstyrelsen  
Avgiftskritik, ekonomi och lotsning i fokus på Sjöfartsverkets branschdag  
Sjöfartsverket och sjöfartsbranschen i kreativ process för att öka miljöincitamentet  
Höstmöte med nästintill fullsatt sal

Nöjda deltagare efter Skeppsmäklareföreningens kurs om nya personuppgiftslagen  
Nästa chans till kurs om nya GDPR-lagen - 30 januari i Stockholm  
Mer sjöfart, ja tack! – transportköpare om överflyttning av gods från väg till sjö  
Examen i ICS Tutorship hölls i november  
Medlemsnytt: Scanlog FQS-certifierade  
Kalendarium

## ACL LÄGGER NER DIREKTTRAFIKEN PÅ GÖTEBORG!

Skeppsmäklareföreningen har allt sedan konflikten i Göteborg startade för två år sedan varnat för att rederier inte är vare sig sentimentala eller nostalgiska. Den dagen de inte litar på servicen i en hamn, eller där andra lösningar väger tyngre, den dagen överger de hamnen.

Och nu står det alltså klart att ACL den 15 januari lägger ner sin direkttrafik mellan USA och Göteborg och de gör det efter hela 50 års linjetrafik. ACL är ju dessutom ett historiskt svenskt rederi som en gång bar den svenska flaggan med stolthet. Idag vet vi att de nya ägarna Grimaldi inte sätter svensk flagg på sina nybyggen och nu försvinner alltså även Göteborg ur den direktanlöpande linjeslingan.

- Det kändes närmast chockerande när jag satt i huvudkontorets styrelserum och insåg att jag förlorat kampen. En av hamnarna i slingan var av diverse skäl tvunget att

försvinna och det blev tyvärr Göteborg, säger Anders Ivarsson, idag vd för ACL Sweden.

Han säger att det inte enbart beror på hamnkonflikten, men att den osäkerhet som den dragit med sig självklart spelat in.

- Det var en oerhört tung dag. Vi kommer dock att sätta in en feederslinga som möter ACL-fartygen på kontinenten från och med den 22 januari, och de flesta kunder som vi pratat med verkar nästan tycka att den lösningen är bättre eftersom feederfartyget är mera flexibelt eftersom det kan anlöpa andra hamnar än Göteborg, om nya konfliktåtgärder skulle bryta ut. Men för Göteborgs hamn, som kämpar för att få fler direktanlöp – inte färre - är detta naturligtvis ett slag i ansiktet.

## CONTAINERRÅDET I MÖTE MED HAMNSTYRELSEN



Redan i september ansökte vi om ett möte med Göteborgs hamns styrelse för att vi ville informera dem om allvaret i konflikten, men av diverse olika skäl dröjde det till idag den 1 december innan mötet blev av. Självklart lade ACL-beslutet extra sordin på debatten. Samtliga närvarande insåg att det verkligen är dags att inse allvaret i konflikten.

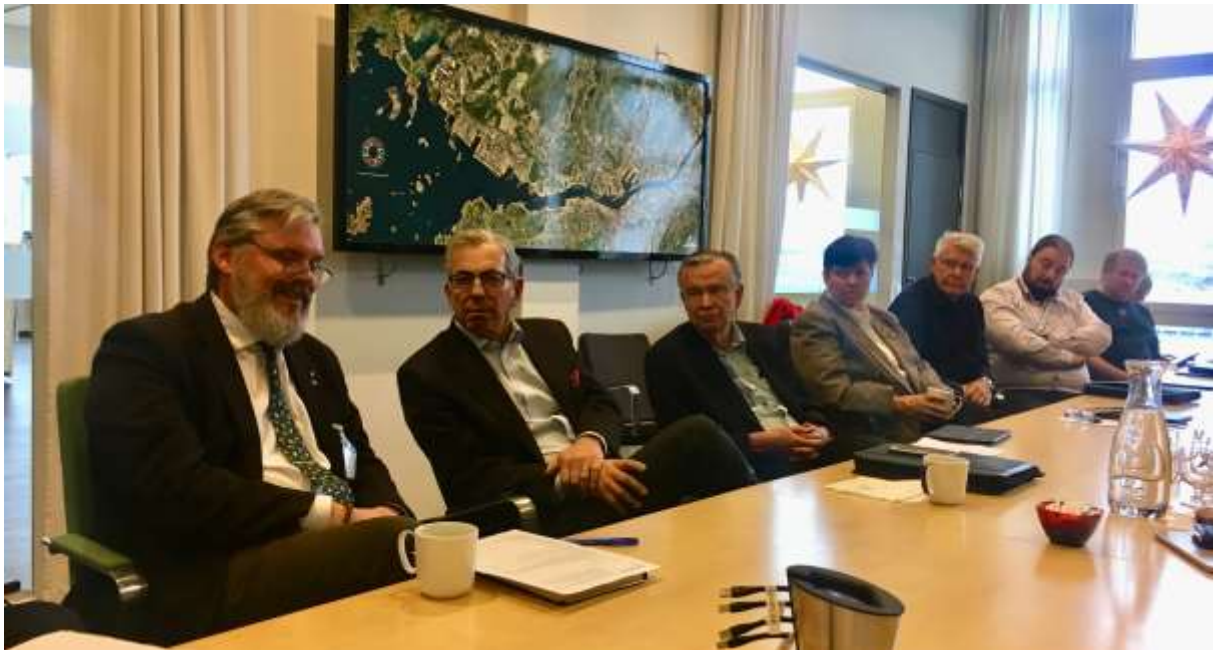
- Det är lätt att man tror att konflikten är över bara för att det inte strejkas just nu, men alla vet att den kan blossa upp igen med bara sju dagars varsel, underströk både

hamnstyrelsens ordförande Ulrica Messing och samtliga näringsrepresentanter runt bordet. Konflikten är inte löst, det råder bara vapenvila...

Näringsens kritik riktade sig dock inte bara till Hamnfyran utan även till APMT som man anser har en allt för hårdhudad inställning till sina kunder.

- Kommer vi utanför vårt så kallade fönster, dvs den bokade lossnings- och lastningstiden, får vi allt för ofta det tuffa beskedet att vi inte får med allt gods eftersom andra fartyg behöver kajen. Allt detta beror på det indragna nattskiftet som tar bort den flexibilitet vi tidigare hade. Vi är inte i närheten av den kapacitet vi hade tidigare, menar Mike Barry på MSC.

- Effektiviteten är också för dålig i hamnen. Samtliga andra svenska containerhamnar har en bättre effektivitet än Göteborg. Även om den gått upp nu i oktober har de inte nått till Helsingborgs nivå som ligger på 30 lyft i timmen. Med tanke på alla investeringar som APMT gjort de senaste åren borde de kunna ligga på en bra bit över 30. Snittet i oktober var 26 lyft, vilket helt enkelt inte är ok, även om det är bättre än det varit tidigare i år.



Det framfördes även kritik över att feedertrafiken allt för ofta behandlas styvmoderligt, i jämförelse med direkttrafiken.

Ulrica Messing klargjorde dock att det även från hamnstyrelsens sida finns ett extra fokus på direktanlöpen eftersom Göteborg annars förlorar sin särprägel. Detta fokus får dock inte skapa en snedvriden konkurrens.

- Detta är en väldigt viktig fråga för oss, och vi bevakar detta noga. Om vi får veta att konkurrensen snedvridits skulle vi ställa till ett väldans liv, det kan ni lita på, klargjorde Jan Hallberg, vice ordförande i styrelsen.

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

Sammanfattningsvis kan alltså sägas att näringen önskar sig en flexiblare, effektivare och mera kundanpassad containerhamn. Får att uppnå detta behöver man naturligtvis även lösa den konflikt som lägger sig som en våt filt över verksamheten.

- Senast Ylva Johansson uttalade sig i den här frågan var hon tydlig med att utredningen kommer att få den utsatta tid de behöver och att det inte blir något delbetänkande, säger Ulrica Messing med ett drag av besvikelse i rösten.

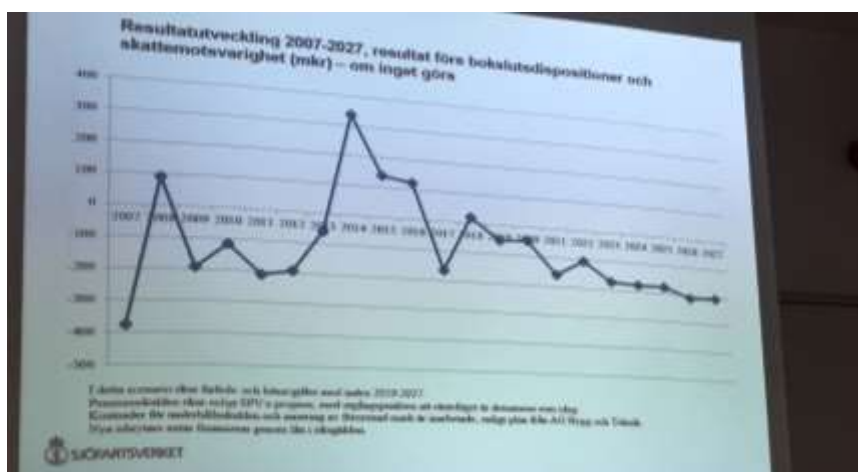
- Ibland tänker jag själv att om den här hamnen legat i Stockholm hade nog konflikten varit löst för länge sen.

Dialogen kommer alltså med största sannolikhet att fortsätta. Styrelsens ledamöter verkade på allvar glada över att få in hamnens kunder runt styrelsebordet och de uppmanade föreningen att i nästa steg kontakta Göteborgs högsta politiska ledning för att sätta ytterligare press i frågan.

Sveriges Skeppsmäklareförenings Containerråd tar naturligtvis gärna den bollen, men ser samtidigt att alla krafter nu tar ton, alltså även hamnstyrelsen som ändå äger hamnen, även om den för tillfället är uthyrd till APMT.

## AVGIFTSKRITIK, EKONOMI OCH LÖSNING I FOKUS PÅ SJÖFARTSVERKET'S BRANSCHDAG

Under Sjöfartsverkets branschdag i Stockholm, som samlade ett 40-tal deltagare, tydliggjorde generaldirektör Katarina Norén, att verkets ekonomi är mycket bekymmersam. Hon berättade också att hon i samtal med infrastrukturminister Tomas Eneroth förstått att han anser att sjöfartens konkurrenskraft måste stärkas.



Sjöfartsverket är något av en udda fågel i den statliga världen då det bara finns ytterligare två statliga verk. En del kritiska röster från näringen har lyfts om att verket istället borde göras om till en ren anslagsäskande myndighet, ett förslag som

Sveriges Skeppsmäklareförening  
(The Swedish Shipbrokers' Association)

Katarina Norén anser vore sämre. Då skulle hon hellre se verket som ett statligt bolag, eftersom hon hennes tidigare erfarenhet visat att myndigheter har längre och mer komplexa beslutsformer som ger få möjligheten till individuella, situationsanpassade överenskommelser. Inget av detta skulle dock, enligt henne, självklart leda till lägre farleds- och lotsavgifter. Beslut om associationsform och avgifter behöver inte hänga ihop. Hon var dock noga med att påpeka att associationsformen och finansieringsform är ett politiskt beslut.

Katarina Norén underströk även flera gånger att Sjöfartsverkets kunder är nöjda med verksamheten, men att betalningsviljan är låg.

Ove Eriksson berättade att man tar fram ett nytt servicemål för lotsningen. Idag kan man i 97 procent av fallen leverera lots inom beställd tid, åtminstone som ett nationellt genomsnitt. Det finns mycket stora problem att få lots till anlöpen i Oxelösund och Norrköping och föreningen kommer att ha ett möte i den frågan tillsammans med berörda hamnar, lastägare och Sjöfartsverket den 5 december.

Ove Eriksson konstaterade också självkritiskt att man har ett generellt kompetensförsörjningsproblem vad gäller lotsar, ett problem som dessutom är större i vissa delar av landet än i andra.

Han tillade att verket följer de finska försöken med fjärrlotsning, men han konstaterade att det i dagsläget inte är aktuellt i Sverige då många fartyg har allt för omodern teknik ombord för att kunna nyttja ett sådant system.

- Det är ett "chicken and egg"-problem då man inte gör "onödiga" investeringar ombord om möjligheten till fjärrlots inte finns, konstaterade Svensk Sjöfarts vd Rikard Engström i den debatten.

Ekonomidirektör Noomi Eriksson visade på problematiken med pensionsmodellen och att dess omräkningar flera gånger lett till försämrat resultat för verket. Isbrytarflottan behöver dessutom förnyas och där försöker Sjöfartsverket ta fram beslutsunderlag för att dessa investeringar ska ses som infrastruktur och finansieras av staten.

Förutom information från Sjöfartsverket hade man även bjudit in Svensk Sjöfarts vd Rikard Engström, Sveriges Hamnars vd Joakim Årlund och föreningens vd Berit Blomqvist för att de skulle berätta om utvecklingen i sina respektive branscher. Samtliga talare lyfte även fram den kritik som finns mot höjningen av farleds- och lotsavgifterna, inkl den nya avgiftsmodellen.

Dagen innan branschdagen hade ju (som vi tidigare meddelat) Sjöfartsverkets GD fattat det slutgiltiga beslutet om den nya modellen. Därmed stod det helt klart att det nya sättet att beräkna farledsavgifterna ska börja gälla från den 1 januari 2018.

Modellen i kombination med höjningen om 9 procent kommer att slå mycket hårt – och ojämnt - bland Skeppsmäklareföreningens medlemmars kunder. Flera ser stora

försämringar med mer än fördubblade avgifter, medan andra ser sänkningar. Värst drabbas kryssningstrafiken och sjöfarten på Väneren och Mälaren, men alla som tidigare bara betalt för två anlöp i månaden och som nu tvingas betala för i snitt 3,75 anlöp inser naturligtvis att farledsavgifterna kommer att öka för rederierna.

Den samlade branschbedömningen är alltså att det finns fler förlorare än vinnare i den omläggningen, även om Sjöfartsverket framhåller att omläggningen är intäktsneutral. Enda anledningen till att den genomförs är att intäkterna ska vara mera stabila för Sjöfartsverkets del. Nu får verkligheten visa vem som har rätt.

Nedan länkas till mer information om de nya farleds- och lotsavgifterna:

<http://www.sjofartsverket.se/sv/Press/Sjofartsverket-infor-ny-avgiftsmodell-och-hojer-avgifterna/>

Läs mer om den nya avgiftsmodellen: <http://www.sjofartsverket.se/sv/Sjofart/Taxor-och-avgifter/Den-nya-avgiftsmodellen/>

Länk till Sjöfartsverkets föreskrifter (SJÖFS): <http://www.sjofartsverket.se/sv/Om-oss/Lagrummet/Systematisk-forteckning/Sjotrafiken---Farledsavgifter-och-andra-avgifter/>

Sjöfartsverket har lovat att översätta föreskrifterna till engelska så snart som möjligt, men hittills finns bara en översiktlig redogörelse för nya förslaget på engelska:

<http://www.sjofartsverket.se/en/Maritime-services/Taxor-och-avgifter/Introduction-to-the-Swedish-Maritime-Administrations-new-fairway-due-and-pilot-fee-system/>

Till sist en film som Sveriges Hamnar gjort om konflikten i Göteborgs hamn: <https://www.youtube.com/watch?v=983Xp4QzPf0>

## **SJÖFARTSVERKET OCH SJÖFARTSBRANSCHEN I KREATIV PROCESS FÖR ATT ÖKA MILJÖINCITAMENTET**

Sjöfartsverket har alltså satt ner foten och driver igenom det nya avgiftsförslaget, trots den massiva kritiken. Dock har Katarina Norén lyssnat på kritiken som gäller miljöincitamentet och hon har därför kallat näringens parter till att ingå i en referensgrupp med målet att hitta det bästa rabattsystemet för att öka rederierna miljöinvesteringarvilja inom farledssystemet.

Totalt avsätts 100 miljoner av den dryga miljard kronor som farledssystemet omsätter till just miljörabatter.

Näringsens kritik går i korthet ut på att det blir allt för dyrt för rederierna att verifiera sina uppgifter, vilket Sjöfartsverket kräver för att betala ut rabatterna, och dessutom är rabatterna för det stora flertalet för låga för att bli ett verkligt incitament till dyra miljöinvesteringar. I vissa fall åter verifieringskostnaden upp rabatten helt och hållet.

Sjöfartsverket är alltså medvetet om kritiken mot Clean Shipping Index, CSI, som anses för obetydligt i ett globalt sammanhang. Då är exempelvis ESI, Environmental Ship Index, betydligt vanligare. ESI är även det index som de flesta svenska hamnar använder i den mån de ger rabatter.

Enligt Sjöfartsverket är nackdelen med ESI just att uppgifterna där inte är verifierade av ett erkänt klassningssällskap, utan bygger mer på slumpvisa kontroller som utförs vid misstankar om fusk. Helst vill dock Sjöfartsverket att de svenska hamnarnas rabattsystem ska synkas med verkets rabatter och för att lyckas där behöver de två systemen, dvs SCI och ESI, närma sig varandra. Ett arbete som dock verkar lättare sagt än gjort.

En av de frågor som referensgruppen måste enas kring är vilka parametrar som ska ge rabatter. Från årsskiftet, när den nya modellen införs, är det de poäng som indexet ger vad gäller avfall, kemikalier, svavel/partiklar, NOx och CO2 som gäller. Men Sjöfartsverket är berett att ändra detta eller i alla fall se över viktningen av dem i förhållande till varandra.

Hur man än vänder och vrider på detta återstår dock att potten är för liten för att göra någon större skillnad. Återstår att se om referensgruppen hittar en lösning på den knuten. Skeppsmäklareföreningens bidrag till detta var att låta staten ta över kostnaderna för isbrytarnas drift och att de ca 300 miljoner som Sjöfartsverket därmed sparar skulle öronmärkas till miljörabatter!

Att få igenom likställighet mellan alla transportslags har vi slagits för i flera år nu, och hela tiden har vi talat för döva öron. Kanske skulle vi lyckas om vi sockrade det förslaget med en rejälmiljöförbättring!

Nästa möte i gruppen blir 1 mars och till dess ska ett digert utredningsarbete göras så att vi helt säkert styr mot rätt mål, och även föreningens farledsavgiftsgrupp kommer att involveras i det arbetet. Tanken är att förslaget ska fastställas 23 april och att det sedan ska ut på remiss.

## HÖSTMÖTE MED NÄSTINTILL FULLSATT SAL

Årets höstmöte blev återigen en välbesökt tillställning med mycket debatt och diskussion. Vi började med att samtliga myndigheter vars rapportering ingår i MSW deltog i en mycket konstruktiv dialog om hur vi ständigt försöker förbättra rapporteringen. Det var första gången som Tullverket var med och det blev mycket bra diskussioner. Vi kommer nu att fortsätta den dialogen genom en särskild grupp som hjälper Tullverket med den fortsatta implementeringen.



Därefter fortsatte dagen med Sjöfartsverkets nya GD som också sträckte ut en hand för mera samarbete; Emelie Persson Tingström, Sjöfartsverket berättade om senaste utvecklingen vad gäller Sea Traffic Management och Mathias Karlsson från Rise Viktoria fyllde i om hur detta kan leda till effektivare hamnanlöp med realtidsuppdatering.

Jörgen Sköld och Karin Odkrans från Morris Law gav en kort introduktion i den nya förordningen om hantering av personuppgifter som träder i kraft i hela EU den 25 maj 2018 och Markku Mylly, generalsekreterare på European Maritime Safety Agency redogjorde initierat om EMSAs verksamhet innan dagens stora debatt tog vid, den om hamnkonflikten.

Joachim Ärlund, vd Sveriges Hamnar gav en initierad bakgrund till konflikten och därefter äntrade representanter för föreningens Containerråd: Anders Ivarsson, ACL, Fredrik Hermansson, Greencarrier Liner Agency och Johan Wallén, Team Lines scenen och klargjorde allvaret i den hamnkonflikt som fortfarande hämmar utvecklingen för svensk export och import.

Riksdagens Näringsutskotts Hans Rothenberg, m, och Mattias Johnsson, s, gav även de en intressant inblick i hur konflikten debatteras i riksdagshuset.

Som vanligt avslutades dagen med middag i Chalmersska Huset. Den som vill hänga med och lyssna och lära på plats bör redan nu skriva in den 8 november i kalendariet. Då har vi ett nytt höstmötesseminarium.



## NÖJDA DELTAGARE EFTER SKEPPSMÄKLARE- FÖRENINGENS KURS OM NYA PERSONUPPGIFTLAGEN

Det var mycket nöjda deltagare som fyllde i kursutvärderingen efter att den första av två kurser om den nya personuppgiftslagen hållits av Skeppsmäklareföreningen i Göteborg. Kursen fick mycket bra betyg av deltagarna, både till innehåll och presentation.



"Tydligt och informativt", "Pålästa, strukturerade" och "Engagerade!" var några kursdeltagares omdöme av lärarna. "Pedagogiska, tydliga och kunniga" och "våldigt stor kunskap inom området." var några andras.

Det var juristerna Karin Odkrans och Henrik Almström från Morris Law som ledde kursen under översyn av sjörättssjuristen Jörgen Sköld från samma advokatbyrå. Undervisningen bestod av föreläsningar blandat med work-shops.

Kursen, som behandlar den nya personuppgiftslagen som träder i kraft inom hela EU den 25 maj 2018, GDPR – General Data Protection Regulation, hålls även i Stockholm den 30 januari nästa år. I Stockholm hålls kursen på Hotel C vid Centralstationen. Det finns platser kvar och kursen är öppen även för icke medlemmar.

## NÄSTA CHANS TILL KURS KURS OM NYA PERSONUPPGIFTLAGEN - 30 JANUARI I STOCKHOLM

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 Stockholm den 30 januari.

## Detaljprogram för GDPR-kursen 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!
15.00	Fikarast
15.30	Redovisning och praktiska tips om implementering
16.30	Summering, kursutvärdering och diplomutdelning
17.00	Avslut, allra senast

## MER SJÖFART, JA TACK! – TRANSPORTKÖPARE OM ÖVERFLYTTNING AV GODS FRÅN VÄG TILL SJÖ

- Svenska företag ser sjöfart mellan europeiska och svenska hamnar som en lösning för att säkra leveranserna och nå hållbarhetsmål när trängseln på land ökar, järnvägsspåren är överbelastade och det råder brist på chaufförer. Detta säger Joachim Glassell, vd för Maritimt Forum, med anledning av en ny rapport från Maritimt Forum.

I rapporten har närmare ett 20-tal varuägare och transportköpare djupintervjuats om deras inställning till närsjöfarten, det vill säga trafikslingsor som knyter ihop svenska inlands- och kusthamnar med europeiska hamnar.

- Även om det är ett mycket positivt resultat i grunden finns det utmaningar som måste mötas. Kunskapen om intermodala närsjöfartslösningar måste förbättras och samverkan måste stärkas mellan transportörer och transportköpare menar Joachim Glassell.

Det finns en utbredd ambition inom både politik och näringsliv att Sverige ska ställa om till ett fossilfritt samhälle och en del av lösningen är att det sker en överflyttning av gods från väg till järnväg och sjöfart. Trots det är sjöfartens andel av det totala transportarbetet i Sverige lägre än vad som kan förväntas trots EU:s längsta kuststräcka och seglingsbara insjöar.

- Det finns både en vilja och stor logistisk kompetens om hur en överflyttning av gods en överflyttning av gods från väg till sjö bland transportmarknadens aktörer. Nu behövs en förlösande kraft som förmår att realisera sjöfartens potential! avslutar Joachim Glassell.

Läs och ladda ner rapporten här:

[Mer sjöfart, ja tack! – transportköpare om överflyttning av gods från väg till sjö](#)

## EXAMEN I ICS TUTORSHIP HÖLLS I NOVEMBER

Under två veckor i november hölls höstens examen i ICS Tutorship på Skeppsmäklareföreningens kansli. Det var fyra elever som tentade fyra ämnen. Resultaten kommer den 22 februari.

Nästa examenstillfälle är i maj, dit det går att anmäla sig fram till den 3 april. För mer information om utbildningen hör av dig till kansliet.

## MEDLEMSNYTT: SCANLOG FQS-CERTIFIERADE

Scandinavium Logistics partners AB, Scanlog, har kvalitetssäkrats enligt FONASBA Quality Standard. De uppfyller därmed de kreditkrav som ställs och de följer Fonasbas Code of Conduct, har ett särskilt klientmedelskonto och är positiva till vidareutbildning av personalen.

Sveriges Skeppsmäklareförening har nu 63 FQS-certifierade företag, vilket gör oss till det land i världen med flesta kvalitetssäkrade medlemmar. Den som vill se de fullständiga villkoren för certifiering kan maila [berit.blomqvist@swe-shipbroker.se](mailto:berit.blomqvist@swe-shipbroker.se)

## 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
----	----------------------

#### Februari

22	Examensresultat presenteras ICS Tutorship
----	---

#### Mars

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

#### April

3	Sista anmälningsdag examen ICS Tutorship
---	--

#### Maj

14 – 24	Exanen i ICS Tutorship
---------	------------------------

#### November

8	Föreningens höstseminarium
---	----------------------------

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