



# SKEPPSMÄKLARNYTT

Almedalsprogrammet – nu komplett

Donsö shipping meet, Svitzer o Stockholms hamnar är med och förgyller vårt 100-årsjubileum

Skeppsmäklarna välkomnar höjda straffavgifter för fartyg som bryter mot svavelreglerna

Fack och arbetsgivare överens om hur strejkrätten ska räddas - och begränsas

Vill du bidra till utvecklingen av sjötransportsystemet?

Föreningen stöder nya farledsavgiftsförslaget, om ingen drabbas av ryckigheten

Kalendarium

Jobbannons: Jönsson Novabolagen söker skeppsmäklare, fartygsagent

## ALMEDALSPROGRAMMET – NU KOMPLETT

2 juli – 5 juli har sjöfarten som vanligt under Almedalsveckan gått samman och kommer att ordna 20-talet seminarier och mingel under det gemensamma namnet Maritim Mötesplats.



*Tält med ny design är på plats, trappan in snart färdigbyggd och på söndag drar allt igång...*

Följande seminarier anordnas i Gotlandsbolagets trädgård, Hamngatan 1:

**Måndag 2 juli – Miljö och hållbarhet**

**Tid:** 08.30      **Arrangör:** Maritima Mötesplatsen      **Rubrik:** Frukost

09.00      Svenskt Marintekniskt Forum  
[Ingenjörer, montörer och lite jävlar anamma? Hur ska den maritima industrin hitta rätt kompetens?](#)

10.00      Transportföretagen  
[Är elvägen vägen till framtiden?](#)

11.00      Sjöfartens branschorganisationer  
[Valdebatt: Transportpolitiska mål och hållbar sjöfart, från vilja till politisk verkstad](#)

12.00      Maritima Mötesplatsen      Lunch

13.00      Energigas  
[Gasdrivna fartyg för en renare stadsluft](#)

14.00      Sydsvenska Handelskammaren, Trelleborgs Hamn  
[Vattenutmaningen – hur möter vi den?](#)

15.00      Vänersamarbetet  
[Mer gods på vattenvägen –samspekar den nationella och regionala transportpolitiken?](#)

17.00      Maritima Mötesplatsen      Maritimt mingel

**Tisdag 3 juli – Samhällsbyggnad och infrastruktur**

08.30      Maritima Mötesplatsen      Frukost

09.00      Lighthouse  
[Å sen då? Sjöfartens nästa steg mot fossilfria bränslen](#)

10.00      Svensk Sjöfart  
[Sjöfartens klimatavtal – Paris eller sirap?](#)

11.00      Sjöfartens branschorganisationer  
[Hur förverkligas samhällets mål om transport, samhällsbyggnad och hållbarhet? – Rundabordssamtal med generaldirektörer](#)

12.00      Maritima Mötesplatsen      Lunch

12.15 Maritimt Forum  
[Nästa generations isbrytare](#)

13.00 Svensk Sjöfart  
[Kan fler flaggor hissas eller kommer Sverigeskeppet att sjunka?](#)

14.00 Sveriges Hamnar  
[Bortom hamnkonflikten – framtidens hamnarbete](#)

15.00 Stockholms Hamnar  
[Tillväxt eller växtvärk? Om Stockholms infrastrukturutmaning och sjöfartens potential](#)

16.00 Transportföretagen  
[Flygets klimatutmaningar](#)

#### **Onsdag 4 juli – Besöksnäring och turism**

08.30 Maritima Mötesplatsen Frukost

09.00 Passagerarrederiernas förening  
[Digitaliseringen och färjeturismen](#)

10.00 Svenska Taxiförbundet  
[Privatbilismens era är förbi, är taxi till folket lösningen – hämttjänst till alla?](#)

11.00 Sjöfartens branschorganisationer  
[Kan maritim besöksnäring blomma även på vintern?](#)

12.00 Maritima Mötesplatsen Lunch

13.00 Riksföreningen Gästhamnar Sverige, Sweboat  
[Upptäck båtlivet politiker!](#)

14.00 Göteborgs Hamn  
[Vilka är trenderna inom det globala transportsystemet - hur påverkas Sverige och hamnen i Göteborg?](#)

15.00 Blå Tillväxt  
[Hur går det för sjöfarten efter valet?](#)

17.00 Transportföretagen Maritimt mingel

#### **Torsdag 5 juli – Framtid och rekrytering**

08.30 Maritima Mötesplatsen Frukost

09.00 DNVGL  
[Maritima transporter 2050: Hur ser morgondagens fartyg ut? Och vad betyder det för branschen idag?](#)

- 10.00      Transportföretagen  
[Klarar det offentliga utbildningssystemet av tempot i transportnäringens digitalisering?](#)
- 11.00      Sjöfartens branschorganisationer  
[Klimat- och kompetensförsörjningsfrågor – vad vill ungdomsförbunden?](#)
- 12.00      Maritima Mötesplatsen                      Lunch med grill & DJ-musik

## DONSÖ SHIPPING MEET, SVITZER O STOCKHOLMS HAMNAR ÄR MED OCH FÖRGYLLER VÅRT 100-ÅRSJUBILEUM

Planeringen inför föreningens 100-årsjubileumsfest går nu in i slutskedet. I juni blev det klart att Donsö Shipping Meet går in som huvudsponsor och sedan tidigare har vi fått klartecken från Svitzer om att de bjuder på champagnen efter att vi skridit genom Blå Hallen, men innan vi intar middagen i Gyllene Salen.

Allt sker som vi tidigare meddelat i Stockholms Stadshus den 3 maj nästa år. Save the date!



*Gyllene Salen i middagsskrud och praktfull ljussättning, precis som vi tänkt ha det...*

Tidigare samma dag kommer Stockholms hamnar att bjuda på jubileumslunchen och samarrangera ett seminarium i samband med själva årsmötet ute i Värtahamnen.

I augusti kommer vi att skicka ut ytterligare information och då kommer vi även att öppna upp för ytterligare sponsorer, både externa och interna.

## **SKEPPSMÄKLARNA VÄLKOMNAR HÖJDA STRAFFAVGIFTER FÖR FARTYG SOM BRYTER MOT SVAVELREGLERNA**

Regeringen har beslutat att ändra reglerna för dem som bryter mot svavelutsläppsreglerna. Istället för att det ska behövas ett domstolsförfarande där böterna kunde bli max 200 000 SEK, kan fartyg med för höga utsläpp nu få en straffavgift på upp till en halv miljon kronor.

Det är precis vad Sveriges Skeppsmäklareförening krävt allt sedan de nya reglerna infördes för tre år sedan.

– Vi är nöjda med att högre böter ska ges för svavelfusk, det ska verkligen inte löna sig att snedvrیدا konkurrensen, menar Berit Blomqvist. Men visst är det konstigt att det ska ta så lång tid för samhället att ställa om till ett regelverk som de själva beslutat om. Näringsen tog sitt ansvar och anpassade sig i tid till det nya regelverket, men staten gör det alltså först nu. I tre år har det i princip varit juridiskt riskfritt även om den moraliska skammen alltid varit stor om något rederi hade blivit påkommet med att fuska.

– Nu görs processen på ett effektivare sätt som inte kräver att en åklagare måste bevisa att det funnits ett uppsåt att fuska, nu räcker det med att man inte har rätt svavelhalt i bränslet för att straffavgift ska kunna utmätas. Det välkomnar vi!

## **FACK OCH ARBETSGIVARE ÖVERENS OM HUR STREJKRÄTTEN SKA RÄDDAS – OCH BEGRÄNSAS**

Kan vi hoppas att striden om det fackliga inflytandet är över nu i Göteborgs hamn?

Fack och arbetsgivare på nationell nivå har i alla fall kommit överens om hur de vill se den nya lagstiftningen.

– Parterna har kommit överens om hur medbestämmandelagen bör ändras så att det blir tydligt att ett företag som omfattas av kollektivavtal kan räkna med fredsplikt, säger Svenskt Näringslivs vice vd Peter Jeppsson i ett pressmeddelande.

Det var under en presskonferens i början av juni som LO, TCO, Saco och Svenskt Näringsliv tillsammans med ett antal medlemsförbund presenterade ett gemensamt lagförslag för att komma till rätta med problemen att ett fack kan genomföra konflikter trots att det redan finns kollektivavtal på arbetsplatsen.

Överenskommelsen innehåller följande:

- 1) Det ska inte längre vara tillåtet att vidta stridsåtgärder som inte syftar till att uppnå kollektivavtal.
- 2) Förslaget påverkar dock inte rätten att vidta sympatiåtgärder, politiska stridsåtgärder eller indrivningsblockader.
- 3) Ingen inskränkning görs i rätten att vidta fackliga stridsåtgärder i syfte att uppnå ett kollektivavtal, men om en arbetsgivare är bunden till ett kollektivavtal kan nästa part inte få något annat än ett hängavtal under resterande avtalsperiod.

– Det är ett styrkebesked att arbetsmarknadens parter kommit överens om hur konfliktreglerna ska ändras. Jag förväntar mig att regeringen - oavsett färg - skyndsamt ändrar lagen på det sätt som parterna kommit överens om, säger Transportföretagens vd Mattias Dahl.

Svenska Hamnarbetarförbundet, som inte varit med och förhandlat med gruppen, anser att förslaget innebär en maktförskjutning.

– Det innebär en maktförskjutning och kan få väldigt många oförutsedda konsekvenser för fristående fackförbund, säger Erik Helgeson från Hamnarbetarförbundet till SVT och fortsätter:

– Jag anser att vi använts som ett slagträ för Svenskt Näringsliv, där man baxat in LO i ett hörn och tvingat dem att ingå det här panikavtalet.

Arbetsmarknadsminister Ylva Johansson (S) säger i en kommentar till det inlämnade förslaget att konflikträtten är grundläggande i den svenska arbetsmarknadsmodellen. Men hon säger också att situationen i containerterminalen är ett exempel på att modellen inte alltid fungerar tillfredsställande. Det var också anledningen till att regeringens tillsatte den statliga utredningen som hon nu också avslöjar är klar. Om arbetsgruppens inlämnade förslag säger hon att det är ett styrkebesked för den svenska modellen.

– Att parterna i en sådan här mycket svår fråga har kunnat sätta sig och samarbeta konstruktivt är mycket glädjande. Detta förslag påverkar inte den grundläggande maktbalansen på arbetsmarknaden. Vi kommer nu att analysera detta, men eftersom parterna är överens så är det självklart att detta förslag går före andra, säger hon.

Enligt uppgift till Skeppsmäklareföreningen har utredningsförslaget därefter också presenterats, men omedelbart förvisats in i en byrålåda utan större åthävor. Istället förväntar sig alla nu att näringslivets och fackens gemensamma förslag ska ligga till grund för den nya lagstiftningen.

Eller som Ylva Johansson, arbetsmarknadsminister säger:

-Allt talar för att det förslag som parterna har kommit med bör vara det som ska ligga till grund för en lagstiftning i frågan. Jag kommer att söka så brett politiskt stöd som möjligt för detta i riksdagen.

Hon påpekar också att det inte finns någon anledning att dra saken i långbänk och det faktum att parterna är överens kan påskynda processen.

Ingenting kommer dock att hända före valet i höst och även om alla är överens verkar det svårt att tro att den nya lagstiftningen kan vara på plats före nästa sommar.

**I SAC-SYNDIKALISTERNA  
ÄR DET VI PÅ GOLVET SOM ÄR FACKET**

**Vad skiljer SAC från andra fack?**  
SAC organiserar alla yrken. Vi flyttar initiativet från ombudsmän till medlemmarna själva. Detta förutsätter aktiva och pålästa medlemmar.

**Har syndikalister rätt att förhandla?**  
SAC kan förhandla på alla arbetsplatser enligt medbestämmandelagen oavsett om SAC tecknat kollektivavtal eller inte.

**Gäller kollektivavtal för syndikalister?**  
På arbetsplatser där SAC är i minoritet omfattas medlemmarna av kollektivavtal tecknade av andra förbund, dock inte av fredsplikten.

**SAC TAR STRIDEN!  
BLI MEDLEM PÅ: WWW.SAC.SE**

**SYNDIKALISTERNA**

Även om utredningen och kravet på ändring i strejkrätten uppkom som en följd av konflikten mellan APMT och Ham4an, blir effekten även stor för alla syndikalister som verkat på diverse arbetsplatser. De har öppet gått ut med att de aldrig velat ha kollektivavtal. De har alltid varit väldigt nöjda med att omfattas av kollektivavtalet utan att vara bundna av fredsplikten. Men nu blir det slut med det!

## VILL DU BIDRA TILL UTVECKLINGEN AV SJÖTRANSPORTSYSTEMET?

Energimyndigheten utlyser ca 15 miljoner kronor för forskning, utveckling och demonstrationsprojekt som ska bidra till utvecklingen av ett hållbart sjötransportsystem. Sista ansökningsdag är 4 september 2018 kl 23.59.

Sveriges Skeppsmäklareförening  
(The Swedish Shipbrokers' Association)

Med ett hållbart sjötransportsystem menar de ett energi- och resurseffektivt sjötransportsystem som är helt baserat på förnybara drivmedel. Projektförslag med inriktning mot samhällsvetenskap och humaniora såväl som teknik och naturvetenskap samt tvärvetenskapliga projektförslag är välkomna i utlysningen.

Utlysningens syfte är att genom samverkan mellan sjötransportsystemets aktörer utveckla nya radikala innovationer, såsom tekniska lösningar, arbetssätt, tjänster, affärsmodeller, logistiklösningar etc. som bidrar till utvecklingen av ett hållbart sjötransportsystem och stärker svensk konkurrenskraft.

Vem kan ansöka om stöd?

Alla aktörer som kan bidra till programmets mål kan söka. Det kan till exempel vara:

- Akademi, forskningsinstitut
- Offentlig sektor
- Näringsliv

[Läs mer på Energimyndighetens webbplats](#)

## FÖRENINGEN STÖDER NYA FARLEDSAVGIFTSFÖRSLAGET, OM INGEN DRABBAS AV RYCKIGHETEN

Sveriges Skeppsmäklareföreningen protesterade som alla vet kraftfullt mot det nya avgiftsförslaget som Sjöfartsverket drev igenom vid årsskiftet. Största var kritiken mot själva höjningen på nio procent samt kopplingen till Clean Shipping Index för att uppnå miljörabatt. Sjöfartsverket har tagit till sig av det i kritiken som de anser vara möjligt att åtgärda (alltså inte själva grundhöjningen som politikerna orsakat då Sjöfartsverket måste finansiera sig med näringens pengar, till skillnad från övriga trafikslagsverk som lever på anslag).

Miljörabatterna var Sjöfartsverket däremot villiga att ändra efter näringens önskemål. Men som så ofta förr – det är lättare att säga att något är fel än att säga vad som är rätt. Trots att vi suttit ett flertal möten för att finna rätt balans nåddes ingen enighet.

Idag ges rabatt för följande parametrar på ett likvärdigt sätt:

NOx-reduktion, Sox/partiklar, Co2 samt för vatten/avfalls och kemikaliehantering.

Det förslaget som ändå nådde en majoritet vid mötena där Näringslivets Transportråd, Sveriges Hamnar, Svensk Sjöfart, Sjöfartsverket, Transportstyrelsen och vi deltog i gick ut på att ändra viktningen inom miljörabattpotten så att NOx-reduktion skulle ge 50 procent av rabattutrymmet, Co2 fick 30 procent och Sox/partiklar de resterande 20 procenten av rabattutrymmet. Däremot skulle inte vatten/avfalls- och kemikaliehantering längre ge någon miljörabatt.



Tanken bakom förslaget är att de stora dyra investeringarna ska kunna "löna sig" bättre genom att det blir färre som är med och delar på de 80 miljoner som finns inom miljöpottsystemet idag.

Vi har nu fått förslaget på remiss och då vårt remissvar är ganska kortfattat citerar vi det härmed i sin helhet:

*Sveriges Skeppsmäklareförening har i dagsläget inga direkta synpunkter på de nya förslag som Sjöfartsverket nu remitterar. Egentligen har vi bara en mycket kraftfull åsikt; förändra inte avgifterna negativt för de fartyg som redan gått in i CSI-systemet. Det är förenat med stora kostnader att ansluta sig till CSI och att efter bara ett år ändra förutsättningarna anser vi vara helt förkastligt.*

*Men under förutsättning att inget fartyg som är anslutet och CSI-verifierat drabbas av högre kostnader under 2019 och 2020 än idag, kan vi ställa oss bakom den viktning som föreslås i de nya förskriftena.*

*Det är dock med stor portion ödmjukhet vi säger detta, vi känner oss helt enkelt lite för dåligt insatta för att ha en egen stark åsikt i frågan.*

*Svensk sjöfart har kraftfullt fördömt förslaget och när de säger att vatten/avfall och kemikaliehanteringen är viktigt att ha med även i det nya systemet, medan Näringslivets Transport säger motsatsen, känner vi oss inte säkra på vem som har rätt. Förhoppningsvis kan fördjupade analyser av utfallet i verkligheten leda oss vidare och om så är fallet bör Sjöfartsverket kanske överväga att låta det regelverk som ligger idag fortsätta även 2019 ut.*

*För oss känns det viktigt att det finns en långsiktighet i utformningen av farledsavgifterna. Om vi nu ska ändra ska vi göra det på bästa sätt, inte halvdant så att vi måste ändra igen om något år.*

*I övrigt har vi inget att erinra mot de nya skrivningarna och vi noterar med glädje öppningen mot att på sikt avveckla kopplingen till CSI och istället utveckla och satsa på ESI.*

*Självklart vill vi dessutom att staten ska anslagsfinansiera isbrytningen och att Sjöfartsverket ska kompenseras för de kostnader som uppstår för fritidsbåtslivets räkning. Det är inte rimligt att handelssjöfarten ska stå för dessa kostnader år ut och år in. Men tills vi fått gehör för detta hos våra folkvalda inser vi att Sjöfartsverket måste hålla miljörabatterna runt 80 miljoner SEK årligen. Vi vill absolut inte se ökade farledsavgifter som ett sätt att finansiera en större miljörabatt!*

*Med en anslagsfinansierad isbrytning och compensation för fritidsbåtskostnader skulle Sjöfartsverket kunna:*

- 1) utöka miljörabatten*
- 2) ta bort varudelen i farledsavgiften för inlandssjöfarten*
- 3) påskynda överflyttningen från väg till sjö genom att under en övergångsperiod ta bort varudelen i farledsavgiften för allt överflyttat gods.*

*Vi nämner det här, även om vi är medvetna om att det inte är Sjöfartsverket som äger beslutskraft i den frågan.*

## KALENDARIUM

### Juli

2 – 5  
3

Maritima mötesplatsen under Almedalsveckan  
Styrelsemöte i Almedalen

### Augusti

23  
30

Resultaten av ICS-examen publiceras  
Styrelsemöte i Göteborg

### November

8  
9 november

Föreningens höstseminarium  
Styrelsemöte i Göteborg

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

# *Skön sommar till er alla!*



**Kansliet har semesterstängt  
11 juli – 10 augusti och ett filialkontor i Almedalen 1 – 5 juli...**

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

---

**Nr 6 2018 – sidan 10**  
**[www.swe-shipbroker.se](http://www.swe-shipbroker.se)**



Vi söker en

## Skeppsmäklare, fartygsagent, speditör

*Jönsson Novabolagen AB är ett av Sveriges ledande expeditions- och skeppsmäkleriföretag. Vi är 13 anställda och har kontor i Norrköping och Karlshamn. Företaget ingår i Ahlmark-Lines koncernen med säte i Karlstad. Jönsson Novabolagen bedriver skeppsmäkleri-, expeditions- och klareringsverksamhet och är idag ett fulltäckande logistikföretag, placerat i moderna lokaler i centrala Norrköping. Läs mer på vår hemsida [www.jnab.se](http://www.jnab.se).*

Vi erbjuder en tjänst med varierande arbetsuppgifter inom fartygsklarering, skeppsmäkleri och expedition. Som fartygsagent är du fartygens och rederiernas representant vid fartygsanlöpen och sköter kontakten med hamn, lotsar och övrig service som fartygen önskar. Som skeppsmäklare hjälper du kunderna att finna passande tonnage till deras laster. Samtliga roller kräver hög servicekänsla och god förståelse för kundernas önskemål.

Tjänsten passar dig som har ett intresse för logistik och internationella affärer. Tidigare erfarenhet inom logistikbranschen, fartygsklarering eller expedition är meriterande men inget krav. Samarbetsförmåga, intresse för uppgifterna och vilja att lära är viktiga egenskaper. För dig utan tidigare erfarenhet erbjuder vi handledning av erfarna kollegor. Då vi eftersträvar en jämn åldersfördelning, ser vi gärna yngre sökande.

Då sjöfartsbranschen är en internationell miljö krävs mycket goda kunskaper i engelska i både tal och skrift. I tjänsten ingår även en del jourtjänstgöring samt resor. Körkort krävs.

Vi erbjuder ett fritt och självständigt arbete i en dynamisk miljö med goda utvecklingsmöjligheter inom vår koncern. Provanställning 6 månader tillämpas. Tillträde efter överenskommelse.

För ytterligare information om tjänsten vänligen kontakta VD Peter Anderson [peter.anderson@jnab.se](mailto:peter.anderson@jnab.se) eller kontorschef Lisa Björklind [lisa.bjorklind@jnab.se](mailto:lisa.bjorklind@jnab.se)

Ansökningar endast via e-post till: [jobbansokan@jnab.se](mailto:jobbansokan@jnab.se) Sista ansökningsdag 1 augusti.

Jönsson Novabolagen AB

Box 57 • Bråddgatan 7

601 02 Norrköping

Tel: +46 11 25 08 00

[www.jnab.se](http://www.jnab.se)

Sveriges Skeppsmäklareförening  
(The Swedish Shipbrokers' Association)

---

Nr 6 2018 – sidan 11  
[www.swe-shipbroker.se](http://www.swe-shipbroker.se)