

Nr 11 2018



2018-11-30

# SKEPPSMÄKLARNYTT

Höstmöte med sjöfartspolitik, blockkedjor och invigning av nya kontoret  
ICS-student: handledarna är ovärderliga  
GDPR och besättningslistorna, är det ett problem?  
Branschråd om Sjöfartsverkets prioriteringar  
Ekobonus - allt klart, men nu är det bråttom för den som vill ansöka av årets medel  
Två nya medlemmar

## HÖSTMÖTE MED SJÖFARTSPOLITIK, BLOCKKEDJOR OCH INVIGNING AV NYA KONTORET



Sveriges Skeppsmäklareförening  
(The Swedish Shipbrokers' Association)

---

Nr 11 2018 – sidan 1  
[www.swe-shipbroker.se](http://www.swe-shipbroker.se)

Årets höstmöte den 8 november i Göteborg samlade 140 deltagare under hela eller delar av dagen och de fick som vanligt mycket information om diverse aktuella dagsfrågor. Kanske blev det även i år för lite tid till frågor och diskussion, kanske har vi lärt oss till nästa år. Kom och bedöm själv, skriv in 7 november 2019 redan nu!

Under dagen redovisade Tullverket för nya regler som träder i kraft, Maritimt Forum berättade om sin verksamhet och en hel rad andra talare förgyllde mötet som avslutades på sedvanligt sätt med ståtlig middag i Chalmersska huset där en gång superkargören William Chalmers på Ostindiska Companiet hälsade sina gäster till bords.



Vår medlem Torbjörn Helmfrid, vd på Clarkson Sweden, inledde med att försäkra oss om att dagens svenska tankredare vet vad de gör. Det kommer att finnas avsättning för deras tanktonnage inom överskådlig tid, hur mycket dagens svenska politiker än pratar om det fossilfria samhället.

- Om jag hade en spåkula som fungerade kanske jag skulle se ett tanksegment som utvecklas genom fortsatt miljötank med fokus på låg bränsleförbrukning, bra coating i tankarna och hög isklass.

- Svårigheterna med att hitta finansiering kommer att fortsätta några år till så det kommer säkert dröja mellan fem och tio år innan vi ser nästa orderboom inom tank.



Frågan om Rotterdamreglerna någonsin blir användbara kanske är för tidigt ställd, men nu har i alla fall Sverige fullgjort sitt åtagande, liksom Sveriges Skeppsmäklareförening som haft Jörgen Sköld som sin representant i utredningen om Sveriges antagande av de nya reglerna. Tanken med Rotterdamreglerna är att skapa en enhetlig internationell reglering av godstransporter.



Lars Green från Green Conculthing undrade varför det ser ut så här på Europas stora vägar och han gav även svaret: Det är helt enkelt för billigt och enkelt att köra på

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

---

Nr 11 2018 – sidan 3  
[www.swe-shipbroker.se](http://www.swe-shipbroker.se)

vägen. Dessutom kör speditörerna på i gamla hjulspår och använder de kanaler de alltid gjort.

Sjöfartskunskapen bland de stora transportköparna minskar också; de får ofta en allt svagare position inom det egna företaget samtidigt som de behåller den tuffa attityden utåt och då är det kronor och ören på sista raden som gäller.

Sjöfarten måste visa upp sig mera tydligt samt skapa nya och mer hållbara produkter om den ska öka sina marknadsandelar, annars kommer allt att fortsätta som det alltid varit och köerna på framförallt de europeiska vägarna fortsätta att växa.



*Mikael Haglund på IBM, Gregor Loebbert vd på Op Ship, Katarina Norén gd på Sjöfartsverket samt Fredrik Hermansson vd på Greencarrier Liner Agency var alla rörande överens om att sjöfarten kommer att förändras i och med den här nya digitaliseringen. Men hur, det är svårare för alla att svara på. Vi fortsätter diskussionen på nästa höstmöte den 7 november 2019.*

Alla pratar om blockkedjorna som kommer att revolutionera allt, inklusive sjöfarten. Det är inte lätt för oss vanliga att förstå detta oerhört tekniska digitala system, men Mikael Haglund från IBM gjorde verkligen sitt bästa.

- Blockkedjan är ett sammanhållet system för dokumentation av transaktioner som alla kan lita på och som ingen enskild kan manipulera, fastslog han inledningsvis.

Ingenting kan någonsin raderas från en blockkedja, bara läggas till. Allt man gör blir alltså synligt, men eftersom det också är helt automatiserat går transaktionerna mycket snabbt. Det som förr tog timmar tar nu sekunder.

Och kanske det viktigaste av allt, den information som skrivs in i blockkedjan kan bara läsas av dem som man själv valt. Målet är ökad spårbarhet och en snabbare hantering av datauppgifter och på sikt kan förstås vissa mellanled försvinna.

När alla handelssystem hänger ihop och alla kan se allt som de getts tillgång till - lätt sökbart och helt tillförlitligt - kommer självklart bara det led som tillför kundnytta att överleva. Att "bara" sitta inne på information kommer inte att vara säljbart i framtiden då "alla" redan vet "allt".



I samband med valet försvann många sjöfartskunniga politiker med lång riksdagserfarenhet och in kom nya entusiastiska riksdagsledamöter som fått ta över sjöfartspolitikerna som sitt huvudområde. Vi hade glädjen att välkomna tre av dem till vårt höstmöte. Jimmy Stål från SD, Johan Büser från S och Mikael Larsson från C intygade alla att sjöfarten kommer att fortsätta stå i fokus.

Från föreningens sida känns det bra att vi nu kan se fram emot ett fortsatt gott utbyte med sjöfartsintresserade politiker. Snart kanske vi till och med har en regering.

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

---

Nr 11 2018 – sidan 5  
[www.swe-shipbroker.se](http://www.swe-shipbroker.se)



Sedan en tid tillbaka huserar Sveriges Skeppsmäklare uppe bland takåsarna, längst upp det gamla 1700-talshuset på Postgatan 4. I samband med höstmötet invigdes det med stora delar av skeppsmäklarkåren, en generaldirektör och några politiker närvarande.

## ICS-STUDENT: HANDEDARNA ÄR OVÄRDERLIGA

Nu i november har tre studenter skrivit examen i fem ämnen på den internationella skeppsmäklareutbildning som the Institute of Chartered Shipbrokers´ ger.

En av dem som skrev var 31-årige Erik Arvidsson som sedan november 2015 arbetat som fartygsagent på Carl E Ekman. Han tentade i Port Agency och Shipping Business.

Erik Arvidsson läste sjöfart på gymnasiet och hade arbetat några år som matros innan han 2015 fick syn på annonsen om att Carl E. Ekman sökte en fartygsagent.



- Jag hade kommit in på Skeppsmäklareföreningens hemsida i samband med att jag förberedde mig för anställningsintervjun och där läst om utbildningen. Kände direkt att det här var perfekt för mig. Jag ville verkligen lära mig yrket både teoretiskt och praktiskt.

Så redan på anställningsintervjun sa han att han ville få utbildningen genom jobbet och en sådan ambitiös kommande anställd var det uppenbarligen svårt att säga nej till.

Efter att ha arbetat i två år var det dags att gå från praktik till teori och han anmälde sig och gjorde de tuffa examensproven i maj. Det var nära, men han klarade då inget av ämnena. Och idag vet han varför.

- Jag pluggade själv och för lite, skickade inte in några uppgifter och tog aldrig hjälp av mina handledare. Nu när jag fick en ny chans insåg jag att jag var tvungen att lyckas och att jag skulle lägga upp studierna mera strukturerat och självklart använda de handledare som ingår.

Han hade David von Platen som arbetar på Wagenborg Shipping i Shipping Business och pensionerade Dag Holmbergh i Port Agency. David har själv en PQE, det vill säga klarat totalt sju ämnen och blivit medlem i ICS och får alltså numera skriva MICS efter sitt namn. Dag har i stort sett arbetat hela sitt liv som fartygsagent och kan det mesta.

- De har varit helt ovärderliga för mig, David var stenhård och gav mig otroligt många bra tips inför skrivningen och även kring studierna. Dag är en fantastisk källa att ösa ur vad gäller yrket. Jag är djupt tacksam för all hjälp jag fick av dem.

- Nu gäller det bara att jag klarar tentorna den här gången. Jag har ju många år kvar i branschen så jag vill verkligen utvecklas och jag ska ta det här!

Vilka tips kan du då förmedla för dem som funderar på att ta en Advanced Diploma i maj 2019, hur har du lagt upp studierna?

- Jag läste ett ämne i taget och började då med att sträckläsa den aktuella boken från pärm till pärm. Först därefter gick jag tillbaka och läste kapitel för kapitel, skickade noggrant in svaren till handledaren och tog till mig av deras feedback. Jag la nog en halvdag i veckan under de tio veckor som varje ämne krävde.

När bägge ämnena var genompluggade och tentan närmade sig laddade jag ner gamla tentor, googlade och tittade i böckerna efter svaren och frågade kollegorna på Carl E Ekman. Det känns helt annorlunda den här gången, det känns som jag klarat det nu!

Om han klarar bägge tentorna får han dels ett utbildningsdiplom från ICS, the Institute of Chartered Shipbrokers', dels blir han hedrad på nästa höstmöte den 7 november. Då får han blommor och applåder samt ett fint diplom med titeln Diplomerad Skeppsmäklare.

Resultatet om hur det gått för våra studenter kommer den 21 februari.

Mer information om vår internationella skeppsmäklareutbildning finns på vår hemsida: [www.swe-shipbroker.se](http://www.swe-shipbroker.se) Man kan också maila Anna Derkum: [info@swe-shipbroker.se](mailto:info@swe-shipbroker.se) och be henne skicka över information, anmälningstalong och prisuppgift.

## GDPR OCH BESÄTTNINGSLISTORNA, ÄR DET ETT PROBLEM?

Vi på kansliet fick en fråga från ett medlemsföretag.

*Hur ska vi egentligen hantera delningen av besättningslistor med hamnen? Att vi får listorna på mail av fartygen är utom vår kontroll (vi kan inte ändra hur alla världens fartyg agerar), men hur ska vi sedan dela dem med berörd hamn utan att bryta mot GDPR? Finns det någon lösning där besättningslistorna delas med hamnen utan att använda mail - som Datainspektionen inte tycker är passande för personuppgifter - som har kommit fram i branschen?*

Innan vi ens kan utreda den här frågan ordentligt återkom dock brevskrivaren med följande information.

Sveriges Skeppsmäklareförening  
(The Swedish Shipbrokers' Association)



*Jag ringde runt till några kollegor i samma hamn och fick höra att hamnen egentligen inte behöver besättningslistorna. ISPS kräver enbart att besättningsmännen har giltig identifikation och kan visa vilket fartyg de arbetar på. Därmed kan man sluta dela listorna med hamnen helt.*

*Nu har dock en annan av hamnarna vi arbetar med inskrivet i sin säkerhetsrutin att besättningslistan ska finnas hos dem, och därför har vi fortsatt att skicka den dit på deras begäran. Andra hamnar har hittills inte sagt något, så det verkar vara lite spritt hur man vill göra. Den hamnen som vill ha besättningslistorna har visat stöd i lagstiftning, och därför anser vi att det borde gå bra.*

Är detta en fråga som andra medlemsföretag haft problem kring? Ni får gärna i så fall höra av er till kansliet så får vi se om vi behöver väcka frågan formellt med Datainspektionen.

## BRANSCHRÅD OM SJÖFARTSVERKETS PRIORITERINGAR



Sjöfartsverkets branschråd bildades faktiskt en gång i tiden efter förslag från Skeppsmäklareföreningen och är ett forum för att diskutera aktuella frågor. Årets andra branschråd arrangerades i Göteborg och fokuserade på Sjöfartsverkets ekonomiska situation.

- Vi arbetar intensivt med att effektivisera och utveckla verksamheten efter kundernas och samhällets behov. De senaste tio åren har vi effektiviserat för en miljard kronor och de kommande tio åren ska vi effektivisera för ytterligare en miljard kronor, säger Katarina Norén, generaldirektör för Sjöfartsverket.

Sjöfartsverket är ett av tre affärsverk och finansieras till 70 procent av de avgifter som handelssjöfarten betalar, men verket har även anslagsfinansierade uppdrag som

riktar sig mot allmänheten, båtlivet och samhället i stort. Anslagen för dessa uppdrag har urholkats över tid och är i dag underfinansierade med över 200 miljoner kronor per år.

- Vi har föreslagit ytterligare årliga anslag på drygt en halv miljard kr varav 300 mkr till drift av isbrytningen, 40 mkr till fria djuphavsdata och 216 miljoner som gäller fritidsbåtars andel av kostnaderna av underhåll av kanaler och sjö- och flygräddning. Detta finansieras idag av handelssjöfarten och ökar eftersom nuvarande anslag inte räknas upp.

Vi var nog många som satt där i salen och önskade att Katarina Norén ska bli bönhörd. Kanske var det till och med en annan som knöt näven i fickan och tänkte "Detta är inte klokt. När ska vi få konkurrensneutrala trafikavgifter?"



*Martin Larsson från DFDS Seaways, Fredrik Backman från Preem, Anne Lexelius från SSAB och Näringslivets transportråd samt Katarina Norén, generaldirektör för Sjöfartsverket, deltog i den avslutande paneldiskussionen om gemensamma behov och möjligheter kopplat till framtidens anläpsprocess.*

## **EKOBONUS - ALLT KLART, MEN NU ÄR DET BRÅTTOM FÖR DEN SOM VILL ANSÖKA AV ÅRETS MEDEL**

Efter EU:s godkännande har nu regeringen gett klartecken till att införa ett ekobonussystem för sjöfarten. Bonusen är tänkt att snabba på en överflyttning av godstransporter från väg till sjöfart. Detta för att utnyttja sjöfartens fulla potential och minska utsläppen av växthusgaser och luftföroreningar inom godstransporten.

- Sjöfarten är en klimatsmart och viktig framtidsbransch som idag är underutnyttjad. Vi behöver fler klimatsmarta godstransporter för att svenska företag ska kunna exportera sina varor. En ekobonus snabbar på en nödvändig överflyttning från väg till sjöfart, säger infrastrukturminister Tomas Eneroth i ett pressmeddelande.

Ekobonus är avsedd för redare som startar nya sjötransporter eller förbättrar befintliga sjötransporter som leder till att vägtransporter ersätts med sjötransporter. Enligt budgetpropositionen för 2018 ska 50 miljoner kronor per år avsättas till ekobonussystemet under perioden 2018–2020. Därefter kommer systemet att utvärderas. Redare kan ansöka om ekobonus hos Trafikverket som fattar beslut om stödet.

Då ekobonus är ett statligt stöd måste regeringen anmäla det till EU-kommissionen vilket gjordes i juli i år. Den 9 november beslutade kommissionen att det svenska ekobonussystemet är förenligt med EU:s statsstödsregler. Regeringen ger nu Trafikverket uppdraget att fördela ekobonusstödet.

För den som vill komma i åtnjutande av de medel som är avsatta för 2018 gäller det dock att skynda sig, sista ansökningstid är redan den 4 december. För 2019 öppnar ansökningsperioden den 7 januari och både svenska och utländska rederier kan ansöka om bidrag, bara de trafikerar svenska vatten.

Fullständig information och slutliga ansökningshandlingar finns på Trafikverkets hemsida. <https://www.trafikverket.se/tjanster/ansok-om/ansok-om-miljokompensation-for-overflyttning-av-gods-till-sjofart/>

## TVÅ NYA MEDLEMMAR

Föreningen fortsätter att attrahera nya medlemmar, vilket känns härligt. Vi välkomnar därför Jonika i Göteborg AB och Stena Oil AB i medlemskaran.

### **Jonika I Göteborg AB**

Arkipelagen företagscenter AB  
Järnvägsgatan 3, 413 27 Göteborg  
Telefonnummer: 0766 660115  
Kontaktperson: Jonas Berntson  
E-post: [info@jonika.se](mailto:info@jonika.se)

Jonika bedriver sedan 2015 nationell och internationell åkeri- och speditorsverksamhet, men har under 2018 utvecklat företaget till att även inbegripa fartygsagentverksamhet.

### **Stena Oil AB**

Fiskhamngatan 8 B, 414 58 Göteborg  
Telefonnummer: 010 4451410  
Kontaktperson: Jenny Eriksson  
E-post: [agency@stenaoil.com](mailto:agency@stenaoil.com)

Stena Oil marknadsför sig som "Skandinaviens ledande bunker supplier".

Sveriges Skeppsmäklareförening  
(The Swedish Shipbrokers' Association)