



SKEPPSMÄKLARNYTT

Värdeskapande HR- hur når vi dit? Kurs för dig inom sjöfarten med arbetsgivaransvar
Höstmötet fortsätter locka storpublik
Erik Arvidsson – diplomerad fartygsagent
Sjöfartsverkets branschråd om digitala anlop
Föreningen startar lotsråd – Sjöfartsverket deltar
Dags att börja fila på ansökan till ekobonus
Statusuppdatering angående tillfällig lagring
Den svenska flaggan ökar igen – nu 100 fartyg
Kalendarium

VÄRDESKAPANDE HR- HUR NÅR VI DIT? KURS FÖR DIG INOM SJÖFARTEN MED ARBETSGIVARANSVAR

Hur hittar vi nästa - bästa - medarbetare? Och hur behåller vi dem? Eller kanske ännu svårare, hur gör vi oss av med dem vi en gång anställt, om det nu är enda utvägen? Kort sagt – hur kan vi bli en bättre arbetsgivare?



Om du då och då funderar i den här banorna är vårens stora HR-kurs något för dig! Den ges för oss i sjöfarten i Göteborgs vackraste kurslokal Chalmersska huset.

Kusen ges i ett "flöde" från start till mål i HR-processerna, med vissa fokusområden

som får ta lite mer tid. Kursdeltagarna kommer både att få ta del av genomgångar av de olika områdena inom HR, men också delta själva i grupparbeten, diskussioner och samtal, både digitalt och fysiskt i rummet under föreläsningarna.

Sveriges Skeppsmäklareförening arrangerar denna intensivkurs i HR, men undervisningen kommer att ges av: Sofia Löwstedt, vice VD på HR On Demand och Ida Edvardsson, HR-konsult på samma företag.



Värdeskapande HR – hur når vi dit? Genom att jobba med cirkelarna ovan, så om vi gör i den här kursen!

Mer information samt anmälningstalång finns på hemsidan: www.swe-shipbroker.se

HÖSTSMÖTET FORTSÄTTER LOCKA STORPUBLIK

Nya lotsregler, en debatt kring möjligheter att flytta över last från land till sjö och trender inom roro-sjöfarten var bara några av de ämnen som diskuterades vid senaste höstmötet. Totalt deltog 150 personer i seminariet och/eller seminariemiddagen som avslutade dagen.

Vi började dagen med att visa några av de filmer från vårt 100-årsjubileum som ligger på vår YouTube-kanal. (Googla YouTube och Sveriges Skeppsmäklareförening så kommer ni dit direkt.)

Johan Ehn berättade även om vårt strategiarbete som styrelsen just nu arbetar med och som ska sätta ramarna för föreningen om inte i 100 år, så i alla fall de närmaste fem, tio åren.

Vilken roll ska Sveriges Skeppsmäklareförening spela i framtiden? Det är den stora övergripande frågan, och kanske har vi något att rapportera redan på årsmötet i maj.

Höstmötet fortsatte sen med rubriken: "Hur ser trenderna och tendenserna ut inom svensk roro-sjöfart idag?", Frågor som besvarades av Ambjörn Fröjd på Stena RoRo och Lars Hallengren på Brax Shipping. Samtliga power point-presentationer finns numera på vår hemsida. www.swe-shipbroker.se under medlemsexklusivt. Om du saknar inloggningsuppgifter, hör av dig till kansliet.



Det var hyggligt fullsatt vid höstmötet i november, alla tomma platser var reserverade till dem som satt fast på försenade tåg när den här bilden togs.

Transportstyrelsen informerade om förslaget till de nya riskbaserade lotsningsreglerna, något som även kansliet tidigare informerat om. Då har vi varit ganska kritiska då vi befarar att det mest kommer att bli mer administration kring lotsdispenserna, men nu fanns det även medlemmar som såg fördelar med det nya förslaget.

I korthet går förslaget ut på att lotsreglerna ska vara anpassade efter fartygets standard (längd, last, bemanning och manöverutrustning) och farledens beskaffenhet. Siv Thorsköld och Joakim Lindvall från Transportstyrelsen betonade att de nya föreskrifterna har som mål att modernisera reglerna kring lotsplikt och att anpassa dem efter sjöfartens förutsättningar. Målet är tydliga definitioner och lättförståeliga regler.

Den fulla bilden är dock svår att ta ställning till innan själva remissen hamnar på kansliets skrivbord. Först då kan vi se vilka risknivåer som sätts på lotsleder runt om i landet. Transportstyrelsen ambition är att remissen ska vara ute i början av 2020, därefter klubbas av GD Jonas Bjelfvenstam i maj 2020 och träda i kraft 1 januari 2021.

Eftersom Sverige står inför en lotsbrist som både arbetsgivareorganisationer och utbildningsväsendet försöker tackla, ställdes det frågor om det. En fråga var hur det nya regelverket exempelvis kommer att fungera i Norrland, där lotsbristen bedöms vara som mest allvarlig.

– Lotsbrist är inte en faktor för de regler vi sätter. Vi öppnar ju faktiskt för att fler ska få lotsdispens, säger Joakim Lindvall från Transportstyrelsen.

I och med målet att förenkla ansökan om lotsdispens ska Transportstyrelsen uppdatera webbplatsen, skapa en lotsdispensguide, vara generös med förtydligande information och skapa en e-tjänst där man kan ansöka om lotsdispens.



Svaveldirektivets återverkningar på världshandeln analyserades av Christopher Pålsson (bilden) och Niklas Bengtsson på Lloyd's List Intelligence och tre av våra globala medlemmar berättade hur de nya svavelkraven kommer att påverka deras företag. Det samstämmiga svaret blev att effekten antagligen blir mindre än många befarat. Slutnotan skickas vidare till lastägaren, men eftersom sjötransporterna rent krasst är väldigt billiga blir påslagen knappt synliga i konsumentledet.

Seminariedagen avslutades med ett sammanhållande tema kring överföring från väg till sjö. Den nationella samordnaren för detta, Pia Berglund, berättade om hur arbetet fortskrider.

– Med rätt förutsättningar kan vi transportera dubbelt så mycket gods längs våra kuster och på våra vatten 2040, jämfört med idag. 2045 ska samhället vara fossilfritt. I den fossilfria världen är sjöfarten otroligt viktig, betonade Pia Berglund.



För att öka incitamenten för nya transporter sjövägen införde regeringen ekobonusen 2018 och som vi tidigare berättat om i de här spalterna var det endast två företag som fick del av de pengarna – båda är medlemsföretag – CMA CGM Scandinavia och Ivar Lundh.

– Vi är glada över att vi fick igenom vårt projekt, även om det i slutänden inte gav så mycket eftersom vi arbetade för den numera uppsagda italienska byggentreprenören som skulle bygga Förbifart Stockholm. Nu är vi ännu bättre rustade för nästa projekt, säger Johan Axiö på Ivar Lundh & Co.

CMA CGM fick en ekobonus på 8 miljoner för att köra containrar mellan Lübeck och Oslo och den trafiken är nu i full gång. Linus Ljungmark från CMA & CGM Scandinavia vittnade dock om en skev konkurrenssituation med väg och järnväg. – Lastbilen är ett mycket billigare sätt att transportera gods, de behöver till exempel inte tampas med farleds- och lotsavgifter.

– Om man kan skifta ut den här obalansen, kan jag lova att vi kan flytta mer last via sjövägen, säger Linus Ljungmark.

Dagen avslutades med middag på Chalmersska huset och innan dess var det sedan vanligt öppet hus på föreningens kontor.

ERIK ARVIDSSON – DIPLOMERAD FARTYGSAGENT



Erik Arvidsson, fartygsagent på Carl E Ekman, förärades under höstmötet titeln Diplomerad Fartygsagent. För detta krävs att man klarar ICS-tentorna i Shipping Business och Port Agency samt har ett års yrkeserfarenhet inom "sin" specialitet. Den som vill veta mer kan kontakta kansliet eller söka information på vår hemsida.

SJÖFARTSVERKET'S BRANSCHRÅD OM DIGITALA ANLÖP

Sjöfartsverket vill effektivisera och förenkla processen kring fartygsanlöpen i våra svenska hamnar och därför startas nu programmet Digitalt anlöp tillsammans med sjöfartens aktörer.

Det var något av allt det som framkom vid Sjöfartsverkets branschråd.

– Anlöpskostnaden står för en stor del av transportkostnaden och kan sänkas med hjälp av automatisering och digitalisering. Vi går nu samman med flera branschaktörer för att etablera ett program med syfte att effektivisera anlöpsprocessen och på lång sikt stärka sjöfarten, säger Katarina Norén, generaldirektör för Sjöfartsverket.

Förutom vi i Skeppsmäklareföreningen ingår även Sveriges Hamnar och Näringslivets transportråd i programmet. I januari kommer det att tillsättas en styrgrupp och en programledning. Sjöfartsverket har erbjudit sig att inledningsvis koordinera arbetet och sökte även delfinansiering från Trafikverkets Sjöfartsportfölj. I

Sveriges Skeppsmäklareförening
(The Swedish Shipbrokers' Association)

första omgången blev det dock inga pengar, men projektet löper vidare ändå. Från Sjöfartsverkets sida ser man det som en ren teknikalitet, en ny ansökan går iväg inom kort.

– Vi är en oberoende aktör som verkar i anlöpsprocessen i alla Sveriges hamnar och som dessutom har erfarenhet av att koordinera stora internationella digitaliseringsinitiativ. Trafikverket tycker anslaget är bra, men de ville ha hela bilden klar från början, medan vi först ville söka igångsättningspengar, säger Katarina Norén. Det viktigaste med programmet är att införa ny teknik, sedan finns en del utveckling och demonstration också som kan finansieras med FOI-pengar. Nu formulerar vi om och under tiden fortsätter vi enligt plan.

Dagens isbrytare lever på lånad tid

Katarina Norén berättade också om Sjöfartsverkets ansträngda ekonomi och behovet av nya isbrytare. Dagens isbrytare lever på lånad tid och behöver bytas ut. Först på tur står Atle-klassens tre fartyg som är byggda på 1970-talet, men för att de ska kunna bytas ut behöver Sjöfartsverket ökade anslag som täcker upp för räntor och avskrivningskostnader.

– Att bygga nya isbrytare är den enda vägen framåt för att vi ska kunna möta sjöfartens behov och för att vintersjöfart ska kunna bedrivas, framför allt till hamnarna i norra Sverige. Nästa år behöver vi ha besked om finansieringen för att fortsätta arbetet med nästa generations isbrytare, säger Katarina Norén.

Branschrådets cirka 50 besökare fick dessutom ta del av lotsningsverksamhetens utmaningar.

– Vi behöver anställa fler lotsar för att möta sjöfartens behov. De kommande åren väntar stora pensionsavgångar och rekryteringsunderlaget för nya lotsar är begränsat. Vi vidtar därför flera åtgärder för att möta kompetensbehovet, säger Andreas Arvidsson, affärsområdeschef för lotsning inom Sjöfartsverket.

I dag krävs många års studier och yrkeserfarenhet för att kunna antas till en lotsutbildning; fyra år på högskola och minst 36 månader faktisk tid till sjöss. Totalt alltså närmare tio år. Nu vill Sjöfartsverket öppna upp kravbilden och genomföra likvärdesbedömningar med hjälp av testning.

– Det handlar inte om att minska kraven på vad en lots ska kunna. Vi vill ha moderna och effektiva alternativ för de 36 månaderna av yrkeserfarenhet till sjöss som krävs i dag. Det är inte tiden utan kompetensen som är det relevanta för oss, säger Andreas Arvidsson.

FÖRENINGEN STARTAR LOTSRÅD – SJÖFARTSVERKET DELTAR

Efter branschmötet hade vi ett enskilt möte med sjöfartsverkets lotsområdeschef Andreas Arvidsson och GD Katarina Norén för att ytterligare belysa allvaret i lotsbristen, inte minst i Vänern och Mälaren samt längs norrlandskusten.



Katarina Norén, Anna-Karin Ekman, John Lund och Andreas Arvidsson i samtal om lotsbristen.

Det mötet resulterade i att vi var överens om att dialogen måste fortsätta, och föreningen kommer att administrera ett lotsråd med ett litet, men hängivet, antal personer som träffas cirka två gånger per år för att följa upp utvecklingen. Minst en person från varje krets ska vara representerad, liksom lotsansvarige Andreas Arvidsson. De medlemmar, utöver Anna-Karin Ekman på Bror Andrén i Karlstad och John Lund på G Solutions i Göteborg, som är intresserade av att delta i arbetet är välkomna att kontakta kansliet. Första mötet blir under våren 2020.

DAGS ATT BÖRJA FILA PÅ ANSÖKAN TILL EKOPLUS

Ännu har vare sig riksdagen eller EU-kommissionen godkänt ekopluset för 2020–2022, men den som vet att den vill söka ekopengar gör bäst i att förbereda sig redan nu. Förra året kom beslutet om ekopluset så sent att endast två ansökningar hann bli godkända i tid.

Skeppsmäklarnytt har skrivit om Ekopluset flera gånger, och osvuret är nog bäst vad gäller ikraftsättandet även den här gången.

Alla partier säger sig vilja ha en ekobonus, men trots det skyllde partierna på varandra efter att M- och KD-budget klubbades för ett år sedan – och i gnabbet försvann den utan att ens komma tillbaks i regeringens vårbudget.

Men nu ligger det alltså 50 miljoner kronor per år från 2020 till 2022 i regeringens budgetproposition.

Den budgeten klubbas i riksdagen i december, men enligt Björn Garberg, samordnare på Trafikverket måste även det beslutet godkännas av EU-kommissionen.

– Det tidigare godkännandet gällde för 2018 till 2020 och den nya ekobonusen sträcker sig ju från 2020 till 2022, men vi hoppas bara det är en formalitet att EU ska godkänna förlängningen.

Därför tycker han att det vore bra om de som vill ansöka om ekobonus går igenom de ansökningshandlingar som finns på Trafikverkets hemsida redan nu och ser vad som efterfrågas. <https://www.trafikverket.se/tjanster/ansok-om/ansok-om-miljokompensation-for-overflyttning-av-gods-till-sjofart/>

– Det är visserligen förra årets handlingar, men man kan ju planera sina nya trafikupplägg och ta de kontakter som behöver tas så att det bara är att fylla i de uppdaterade handlingarna när de väl är publicerade. Främst är det årtalen som skiljer sig från förra årets handlingar, säger Björn Garberg.

Björn Garberg skickar även med en brasklapp. Om det kommer in många goda projekt redan under 2020 som ser ut att fylla målen fram till dec 2022 blir det inga fler ansökningstillfällen. Summan kan dock aldrig överstiga 50 miljoner årligen. Om det 2020 till exempel kommer in "godkända" ansökningar för 55 miljoner, dvs 10 procent över det avsatta volymmålet, minskas alla beloppen med tio procent.

Björn Garberg puffar även för de EU-medel som redan nu finns att söka från CEF, fonden för ett sammanlänkat Europa, som är en del av projektet Motorways of the seas. Precis som ekobonusen syftar CEF till att överföra landtransporter till sjö. CEF-finansiering kan ges för perioden 2020–2023 och ansökan dit måste skickas in före 26 februari 2020.

Nedan syns två länkar, en till den svenska CEF-sidan där utlysningen ligger och en till Kommissionens sida:

<https://www.trafikverket.se/tjanster/ansok-om/ansok-om-bidrag/finansiering/>
<https://ec.europa.eu/inea/en/connecting-europe-facility/cef-transport/apply-funding/2019-cef-transport-map-call>

STATUSUPPDATERING ANGÅENDE TILLFÄLLIG LAGRING

Mårten Zetterberg, ordförande i föreningens tullgrupp, vad händer nu med nya EU-lagstiftningen och då särskild det som gäller tillfällig lagring?

- Vi har haft ett möte med Tullverket där det viktigaste var den uppdaterade startplanen. Som det ser ut nu blir den nya lagstiftningen inte helt implementerad förrän sista december 2022, även om reglernas succesivt ska börja implementeras från och med januari 2021. Detta ger oss lite andrum såklart, men snart är vi där...

T2L:en skall digitaliseras:

Inte helt oväntat kommer T2L:en att digitaliseras på sikt. EU kommissionen arbetar i detta nu på en förordning där det skall upprättas en gemensam databas för digitalisering av bland annat T2L:en. Införandeperioden kommer att vara 2023 - 2025 och man går då ifrån det tidigare dokumentet i pappersform till en digital motsvarighet.

EMSW – Europeisk MSW

MSW och den harmoniserade fartygsrapporteringen fungerar inte utifrån ett tullperspektiv på ett helt tillfredsställande sätt. På EU-nivå har man därför börjat ta fram vad som skall bli framtidens MSW för hela unionen. Vårt nationella MSW kommer att användas framgent men skall alltså kunna kommunicera med ett homogent system som skall gälla för alla. Detta kommer medföra en del förändringar såklart, men vad som skall förändras vet vi inte än. Tidsplanen för införande är mellan 2022 - 2025.

- Allt är fortfarande ganska löst och tidsramarna är ännu preliminära, men det ger i vart fall en indikation om när vi kan förvänta oss en förändring, säger Mårten Zetterberg.

Nästa möte vad gäller ET, Elektronisk Tullhantering, är den 29 januari. Den som har frågor kring detta kan kontakta Mårten senast 22 januari. Kontakta honom på TSA Agency Sweden, telefon: 031 100 330 eller e-post: marten@tsaagency.se

Samtidigt vill Skeppsmäklarnytt införa en rättelse från förra månadens Skeppsmäklarnytt där vi skrev att tullen på EU-nivå håller på att utveckla ett eget Customs Single Window, CSW. Det är i och för sig sant, men vi drog lite förhastade slutsatser av detta. Fartygsrapporteringen ska nämligen även fortsättningsvis kunna skötas via MSW och senare även i EMSW.

Det som rör vanlig fartygsrapportering kan alltså rapporteras antingen via MSW/EMSW eller via det kommande CSW:

Ankomstformaliteter

- * Anmälan av ankomst (artikel 133 i förordning (EU) nr 952/2013).
- * Anmälan till tullen av varors ankomst (artikel 139 i förordning (EU) nr 952/2013).
- * Deklaration för tillfällig lagring (artikel 145 i förordning (EU) nr 952/2013).
- * Varors tullstatus (artiklarna 153–155 i förordning (EU) nr 952/2013).

Sveriges Skeppsmäklareförening
(The Swedish Shipbrokers' Association)

* Elektroniska transportdokument som används för transitering (artikel 233.4 e i förordning (EU) nr 952/2013).

Avreseformaliteter:

* Varors tullstatus (artiklarna 153–155 i förordning (EU) nr 952/2013).

* Elektroniska transportdokument som används för transitering (artikel 233.4 e i förordning (EU) nr 952/2013).

* Summarisk utförseldeklaration (artiklarna 271 och 272 i förordning (EU) nr 952/2013).

* Anmälan av utförsel (artikel 267 i förordning (EU) nr 952/2013).

* Anmälan om återexport (artiklarna 274 och 275 i förordning (EU) nr 952/2013).

DEN SVENSKA FLAGGAN ÖKAR IGEN – NU 100 FARTYG

I Svensk Sjöfarts rapport "Svensk Sjöfart: nyckeltal 2018" presenteras ny statistik för sjöfarten. Statistiken är framtagen i samarbete med Jesper Hamark, forskare på Handelshögskolan i Göteborg och visar bland annat att 2001 fanns det 254 svenskregistrerade handelsfartyg, och att trenden därefter varit starkt sluttande fram till trendbrottet 2018. Sedan dess har antalet svenskflaggade fartyg ökat och uppgår idag till 100 fartyg. Som lägst, i augusti 2017, var flottan nere på 83 fartyg.

– Att antalet svenskflaggade fartyg ökat under de senaste åren är en konsekvens av enträget arbete från branschen, våra fackföreningar och myndigheter som Transportstyrelsen, säger Anders Hermansson, vice VD på Svensk Sjöfart.

Och han tillägger att även andra åtgärder som införande av tonnageskatt har varit viktiga för utvecklingen. Innan Svensk Sjöfart blir helt nöjda med sjöfartspolitikerna ser de dock ett behov av ytterligare åtgärder, exempelvis införandet av en stämpelavgift istället för en stämpelskatt vid inflaggning och att möjliggöra för svenska fartyg som regelbundet går i svenska farvatten att ingå i det så kallade tonnageskattesystemet.

Under 2017 levererades två nybyggda fartyg till det svenska registret, 2018 levererades tre fartyg. Svenska rederiers omsättning har sedan 1999 ökat från 36 miljarder till 39 miljarder.

Även den europeiska handelsflottan har sett en stor ökning de senaste åren enligt ny statistik framtagen av den europeiska redarföreningen ECSCA; mellan 2005 och 2014 ökade den europeiska handelsflottan med totalt 70 procent. Flottan fick 23 000 fler fartyg och ökade med 660 miljoner DWT och 450 miljoner GT. Den europeiska handelsflottan utgör idag ca 40 procent av världshandelsflottan.

Just nu har vi även en svensk i toppen av den europeiska redarföreningen ECSCA; ordförandeklubban svingas av Claes Berglund, Stena AB.

[Om du vill läsa mer: Svensk sjöfart Nyckeltal 2018-2019](#)

Sveriges Skeppsmäklareförening
(The Swedish Shipbrokers' Association)

KALENDARIUM

2020

Januari

28 - 29

HR-kurs för oss i sjöfarten, Göteborg

Februari

6

Styrelsemöte, Västerås (anmäl gärna punkter att ta upp)

Maj

7

Styrelsemöte, Göteborg

8

Årsmöte, Göteborg

Vill du vara nästa års Sjöfartsprofil och synas med loggan i varje Skeppsmäklarnytt?

Kontakta kansliet! Pris: 7 500 kr för medlemmar, 15 000 kr för icke medlemmar.

Följande ingår:

* Loggan på vår hemsida under rubriken Årets Sjöfartsprofiler.

* En gratisbiljett till höstmötet inkl middagen. Vill man ha fler biljetter betalar man medlemspris för dem, dvs 1 400 kr medan andra externa betalar 2 400 kr.

2020-mötet: 12 november i Göteborg.

* Skeppsmäklarnytt, samt all annan information som går ut till alla medlemmar.

* Från och med årsskiftet kommer vi att införa en banner som ligger med i varje Skeppsmäklarnytt med Sjöfartsprofilernas loggor.

* Rätt att delta i vårt årsmötesprogram, själva stämman är dock bara för medlemmar.

För årsmötesprogrammet betalar sponsorer som alla andra. 2020 är årsmötet i Göteborg den 8 maj med bland annat studiebesök på SKF och i Göteborgs hamn.

* Max tio externa och max fem interna Sjöfartsprofiler.

Vi har för tillfället åtta externa Sjöfartsprofiler: Ekmans, Preem, Svitzer, ScanOcean, Lundby Containerservice, Geodis Wilson, Trelleborgs hamn och Sveriges Skeppshandlareförening. VI VILL GÄRNA HA TVÅ TILL!

Vi har tre interna Sjöfartsprofiler: Carl Lundvall, OP Ship och Thor Shipping & Transport. VI VILL GÄRNA HA TVÅ TILL!