



SKEPPSMÄKLARNYTT

Årsmötet i Göteborg – med båttur i hamnen, besök på SKF och Ostindiefararen samt middag på Børsen

Coronaviruset och sjöfarten – allt gungar!

Sveriges Hamnar går in i ny avtalsrörelse, nu sätts nya lagstiftningen på prov

SDK Shipping levererar mest intäkter till Sjöfartsverket

Nytt från Tullgruppen

En elev tog Advanced Diploma – blir nu Diplomerad Skeppsmäklare

Brax shipping FQS-certifierat

Kalendarium

ÅRSMÖTET I GÖTEBORG – MED BÅTTUR I HAMNEN, BESÖK PÅ SKF OCH OSTINDIEFARAREN SAMT MIDDAG PÅ BÖRSEN

Programmet är nu klart inför den stundande föreningsstämman.

08 45: Avgång från lobbyn på Hotell Eggert till Stenpiren.

9 00: Avgång från Stenpiren med m/s Hamnen där Göteborgs hamns ordförande Cecilia Magnusson hälsar välkommen och hamnkaptén Åsa Kärnebro guidar oss runt i hamnområdet, längs Energihamnen, APMT, Arendal och kanske Älvsborg. (OBS: Icke-göteborgare har företräde.)

10 30: Samling för ALLA vid Ostindiefararen (15 min båtfärd från Stenpiren till Eriksberg). Storsponsorn Stefan Björk från Greencarrier AB och Peter Alexandersson, VD på Ostindiska Companiet berättar om Göteborg och guidar oss ombord.

11 30: lunch ombord; på kanondäck och var helst sittplats kan uppbringas.

12 30: Buss till nya SKF-fabriken i Gamlestan.

13 00 Får vi inblick i hur logistiken fungerar från fabrik via Nordenlagret och ut till kund. Vi visas även E-fabriken där vi ges en inblick i SKFs produktion.

14 00: Föredrag i Solution Factory:

* SKFs logistiklösning från fabrik till centrallager och ut till kund, SKFs logistikchef Mattias Axelsson

* SKF centrallager och leverans av lager direkt till fartygen, Anders Welin

* SKF och vad de gör inom SKF Marin, SKFs VD Alrik Danielson

.

15 00 Kort fikapaus

15 15 – 17 00: Föreningsstämma. Därefter körs vi tillbaka till centrum.
(Göteborgare som därefter behöver plats för klädbyte får kontakta kansliet.)

18 30: Öppet hus hos Sweden Transport & Logistic Shipping AB (STL Shipping), Östra Hamngatan 19

19 30: Välkomstdrinken hålls upp, i nyrenoverade Börshuset vid Gustaf Adolfs Torg.

20 00: Middagen serveras i Göteborgs Stads elegantaste festlokal.

Anmälan Årsmöte eller på vår hemsida: www.swe-shipbroker.se

CORONAVIRUSET OCH SJÖFARTEN – ALLT GUNGAR!

Coronaviruset härlingar kryper allt närmare oss. Och kanske är det bäst även för våra medlemsföretag att börja se över sina rutiner vid framförallt fartygsbesök. Ett fartyg som avgått från kinesisk hamn tar naturligtvis så lång tid på sig att ingen besättningsman kan ha smittats utan att först ha visat symptom långt innan fartyget nått Sverige. Om hen varit ombord under hela sjöresan...

Men hotet kryper närmare om fartyget kommer från Venedig eller annan italiensk hamn, eller ... Var viruset tar vägen framöver är det faktiskt ingen som vet idag.

Sveriges Skeppsmäklareförening rekommenderar därför alla fartygsagenter att riskklassa sitt fartygsbesök och även tänka igenom vilka riskfaktorer som finns när man hämtar upp sjömän vid flygplatsen för att ta dem till fartyget.

Rosenhill tar ej emot nyanlända sjömän

Göteborgsbaserade Rosenhill har beslutat att säga nej till alla sjömän som flugit in till Göteborg direkt från hemländerna. Däremot tar man fortfarande emot sjömän som vill komma dit under ett vanligt hamnanlop i Göteborg.

Göteborgs Hamn AB var tidigt ute och krävde redan från den 3 februari att få in hälsodeklaration (Maritime Declaration of Health) från samtliga fartyg som anlöper Göteborgs Hamn. Om fartyget uppger att de har en sjuk ombord som befunnits sig i ett WHO-klassat riskområde kommer hamnens karantänsplan att triggas igång och smittskyddsläkare kontaktas som gör en medicinsk bedömning.

Sveriges Skeppsmäklareförening
(The Swedish Shipbrokers' Association)

Enligt smittskyddsläkaren kan dock lots och agenter gå ombord utan risk för egen hälsa om hen inte träffar den sjuke.

För mer information kring smittskydd, läs:

<https://www.folkhalsomyndigheten.se/smittskydd-beredskap/smittsamma-sjukdomar/coronavirus/fragor-och-svar-om-nytt-coronavirus/>

Containersidan hårt drabbad

På linjesidan har naturligtvis många drabbats, även om det kanske inte ännu syns i hamnarna. Fartygen tar trots allt fem, sex veckor på sig hit från Asien.

- Än har vi inte märkt så mycket, säger till exempel Fredrik Håkansson Säll, vd på Hyundai Merchant Marine Scandinavia AB som är ett helägt dotterbolag till sydkoreanska Hyundai. Men vi vet att konsekvenserna kommer.

Från nästa vecka minskar importen kraftigt från Asien, vilket beror på det kinesiska nyåret och dess förlängning och det kommer att förbli svagt flera veckor framåt.

- Detta innebär att vi kommer att få brist på containers vilket får konsekvenser för våra exportbokningar.

- Vi ser tecken på återhämtning på avgångarna från Kina den här veckan men då flera avgångar är inställda är kapaciteten begränsad, menar Fredrik Håkansson Säll.

- Till dagens datum ser vi ingen större påverkan för vår trafik, men det kan snabbt ändras vid en potentiell spridning till Benelux/UK/Skandinavien vilket med stor sannolikhet skulle få snabba konsekvenser för godsflödet även i vår korridor, säger Emil Holmgren, country Manager på CLdN ro-ro Sweden AB.

Cosco Shipping Lines följer utvecklingen noga

Cosco Shipping Lines (Sweden) AB, som är ett helägt dotterbolag till kinesiska rederiet Cosco har självklart följt utvecklingen i Kina noga.

- Just nu har vi ett fartyg i Holmsund som lossar vindkraftverk. Fartyget lastade i Kina i början av januari och seglade dit direkt, så det var inga problem för oss att lossa. Kaptenen behövde bara fylla i hälsodeklarationen innan anlöpet och deklarerade att ingen ombord var smittad, berättar Erik Eriksen, Sverigechef för Cosco Shipping Lines.

- Vi kommer att få ytterligare två fartyg som anländer i början av nästa vecka. Det ena lastade kranar som ska till nya hamnen i Nordvik och den andra har lastat den så kallade Guldbron som ska till Slussenbygget i Stockholm. Bägge fartygen lastades redan innan utbrottet skedde och de har gått i sakta mak direkt från Kina,

så det finns ingen risk med dessa fartyg. Besättningen har varit till sjöss i över åtta veckor innan de kommer hit, säger Erik Eriksen.

För rederiets containersida ser det värre ut, rent kommersiellt.

- Vi har en mycket stor utmaning framför oss, säger Erik Eriksen. Cosco har deklarerat att man inte lastar några exportvolymers alls från och med nästa vecka och fram till vecka 18, och ingen vet om det stoppar där.

Problemet förvärras genom bristen på containers.

- Om exporten stoppas i Kina får vi inte heller hit några containers, och då har vi ingenting att fylla det svenska exportgodset med. Hittills har vi lyckats hitta tomcontainers på kontinenten som vi feedrat upp, men nu är det tomt i alla hamnar.

Därmed pressas även andra marknader än den asiatiska. Finns det inga containers, så funkas helt enkelt inte linjesjöfarten.

- Det kommer att bli riktigt besvärligt minst åtta veckor framöver för både oss och våra kunder, förklarar Erik Eriksen och tillägger:

- Jag hörde just att bara 30 procent av arbetskraften i Shanghai har återvänt till jobbet. Det kommer alltså att ta lång tid för Kina att komma tillbaka till "business as usual".

Spedition och logistiken påverkas också

- På klareringssidan har vi inte märkt så mycket mer än att vi får ta in en hälsodeklaration från alla fartygen 24 timmar innan de anländer hamnen, säger Göran Lissel på Gävle Skeppsklarering.

- Däremot har vår speditionssida sett förseningar på containersiden då feedrar ställs in eller ändras rotationer på grund av minskade inportflöden från Kina, säger han.

På GAC nämner man också logistiksidan som den del som drabbats hårdast genom högre kostnader för skeppningar.

EU har gett ut råd till sjöfartsnäringen

EU har efter utbrottet av coronaviruset kommit med råd specifikt riktade till sjöfartsnäringen. Publikationen innehåller råd som gäller både kryssningsfartyg och lastfartyg, bland annat hur risken minskas för att smittan ska komma ombord, förberedelse av medicinsk utrustning, hur man hanterar misstänkta fall och utbildning för att öka kunskapen hos besättning och passagerare.

Dokumentet finns här. <http://www.swe-shipbroker.se/nyhet/R%C3%A5d-fr%C3%A5n-EU-efter-utbrottet-av-coronaviruset>

Råden har publicerats av EU:s Healthy Gateways och förmedlats till oss via Ecasba, vår europeiska skeppsmäklarorganisation.

Vi har även fått tillgång till information från Transportföretagen av mer arbetsrättslig karaktär: <https://www.transportforetagen.se/sv/allman-info/coronavirus/>

Avslutningsvis kan noteras att oavsett om företaget drabbats direkt eller ej verkar de flesta medlemsföretagen ha ställt in de flesta av sina tjänsteresor till främst Asien. Och alla vet, att ingen vet något annat än att läget numera förändras dag för dag.

Så låt oss bara hoppas att vi aldrig behöver se Avenyn i Göteborg tom på folk, även om vi just nu har fyra smittade göteborgare, av sju totalt i landet.

SVERIGES HAMNAR GÅR IN I NY AVTALSÖREELSE, NU SÄTTS NYA LAGSTIFTNINGEN PÅ PROV

Nu i februari har arbetsgivarna i Sveriges Hamnar växlat krav med LO-facket Transport i avtalsörelsen. Efter hot om storstrejk fick också det konkurrerande facket Hamnarbetarförbundet kollektivavtal för knappt ett år sedan, men parterna är inte överens om vad det avtalet innebär.

Löner och arbetsvillkor tänker Sveriges Hamnar bara förhandla med Transport, säger förhandlingschef Joakim Ärlund.

– Det kommer vara Transport som är den motpart som vi förhandlar om löner och villkor med. Det är det som kommer att tillämpas på samtliga anställda i alla hamnar i hela Sverige.

– Det avtal som Hamnarbetarförbundet har haft det sista året, och som vi är villiga att fortsätta erbjuda dem, ger dem inte inflytande över anställningsvillkoren, bara fackliga rättigheter att utse skyddsombud och liknande, säger Joakim Ärlund.

Det har snart gått ett år sedan hotet om storstrejk och lockout i hamnarna avväjdes när Hamnarbetarförbundet och Sveriges Hamnar tecknade kollektivavtal. Men oenigheten mellan fack och arbetsgivare finns kvar.

I flera fall har Hamnarbetarförbundet stämt arbetsgivarna för kollektivavtalsbrott när facket inte har fått förhandla lokalt om till exempel schemaförändringar. Vad avtalet mellan parterna egentligen är värt ska avgöras i Arbetsdomstolen.

– De tror sig ha en möjlighet att strunta i vad som faktiskt står i det avtal de har skrivit

under med oss, säger Erik Helgeson, förbundsstyrelseledamot i Hamnarbetarförbundet till Sveriges Radio.

Hamnarbetarförbundet bundet av fredsplikten

Samtidigt stundar en avtalsrörelse som Hamnarbetarförbundet för första gången går in i med ett gällande avtal, och alltså är bundet av fredsplikt.

– Våra krav handlar om att vi vill ha en mer jämlik lönemodell och ett starkare skydd mot att bemanningsföretag tas in för att runda lagen om anställningsskydd, säger Erik Helgeson.

Men alla löne- och villkorsfrågor ska alltså förhandlas med det konkurrerande LO-förbundet Transport, enligt arbetsgivarpartens Joakim Ärlund.

– Hamnarbetarförbundets krav handlar om anställningsvillkoren och de kommer Transports avtal styra, så jag har inte någon anledning att kommentera vad de kräver. Det vi tänker erbjuda Hamnarbetarförbundet, så som det ser ut just nu, är att de kan få fortsätta med andrahandsavtalet som vi gick 5 mars 2019, säger han.

Vad som händer om avtalet löper ut sista april utan att Hamnarbetarförbundet har fått något inflytande över förhandlingarna om nya villkor är ännu oklart. Enligt Erik Helgeson har Hamnarbetarförbundet då rätt att vidta stridsåtgärder för att försöka få igenom sina krav.

– Vi är rustade för en konflikt men vi vill absolut inte ha den. Vi vill ha en normal relation till arbetsgivarparten där vi är med och förhandlar om villkoren för hamnarbetarna och våra medlemmar, säger han till SR.

Skeppsmäklareföreningen kan dock konstatera att det med den nya lagstiftningen, som stiftades i höstas, inte längre är tillåtet att strejka för att uppnå något som redan är reglerat genom kollektivavtal. Så Hamnarbetarförbundet får alltså göra som alla andra förbund i liknande situation, försöka samarbeta med det "koncurrerande" facket - Transport.

Hamnarbetarförbundets strejkmöjligheter inskränker sig till det fönster som eventuellt öppnar sig när avtalet löpt ut - innan ett nytt har slutits. Det är nog fler än vi som tror att den fönsteröppningen blir väldigt kort, om fönstret ens öppnas.

Eller kan det vara så att Hamnarbetarförbundet just nu mest funderar på hur de ska kunna kräva ett eget kollektivavtal för någon enda liten punkt som inte regleras idag mellan Transport och Sveriges Hamnar?

Om de hittar en sådan punkt kan vi räkna med att de slår till.

Under senvåren vet vi om lugnet kvarstår eller om allt börjar om på nytt igen.

SDK SHIPPING LEVERERAR MEST INTÄKTER TILL SJÖFARTSVERKET

Totalt fick Sjöfartsverket in 1 784 miljoner i lots- och farledsavgifter under 2019. Farledsavgifterna var på 1 178 miljoner och lotsavgifterna på 606 mnkr.

De tio största kunderna var under 2019 följande företag:

SDK Shipping
GAC Sweden
Valdemar Anderssons Skeppsmäkleri
Stena Line Scandinavia
DFDS Seaways
Brofjorden Ship Agency
ShoreLink Shipping
Unifeeder
TSA Agency
TT-Line

Ser man enbart till farledsavgifterna var Stena Line störst (betalade ca sex procent av alla farledsavgifter), medan GAC var det företag som betalade in mest för lotstjänster. Även Stena Line använde dock lotstjänster för närmare en miljon kronor under 2019, medan bland andra TT-Line, Viking Line, ForSea och Tallink inte använde en enda lotstjänst under 2019.

Och räknar man samman lots- och farledsavgifterna blev det alltså SDK i topp!

Gör man ett överslag över Sjöfartsverkets samtliga lots- och farledsavgifter för 2019 har närmare 75 procent passerat genom Sveriges Skeppsmäklareförenings medlemsföretag. Resten har i stort sett betalats av färjor som trafikerar längs vår svenska kust, och som oftast är medlemmar i föreningen Svensk Sjöfart.

NYTT FRÅN TULLGRUPPEN

Under senaste mötet med Tullverkets referensgrupp om Elektronisk Tullhantering (ET) framkom egentligen inget nytt mer än en uppdaterad tidsplan för införandet om Tillfällig Lagring. Införandet är satt till 2022. Tidsplanen är dock endast preliminär då den kan påverkas av EU-Kommissionens beslut senare i år kring reviderade regler för UCC (Union Custom Code), som bland annat behandlar frågor kring återanvändande av SID-uppgifter inom unionen, ett nytt Importkontrollsystem samt införande av en central databas för MSW så kallat Europeisk MSW (EMSW) under 2025.

Tullen önskar också assistans för att kartlägga behovet av hur deras "Kundregistret" används. Se länk:

Sveriges Skeppsmäklareförening
(The Swedish Shipbrokers' Association)

Nr 2 2020 – sidan 7
www.swe-shipbroker.se

<https://www.tullverket.se/sv/foretag/etjansterforforetag/kundregister.4.44a6a1ff14dad48234f15c53.html>

För att kartlägga behovet önskar de få svar på följande frågor:

1. Vilken typ av information söker ni efter i Kundregistret?
2. Finns det andra sätt ni kan få tillgång till dessa uppgifter?
3. Finns det någon information i Kundregistret ni inte kan få tillgång till på annat sätt?

Den som känner sig manad att svara på dessa frågor kan skicka svaren till marten@tsaagency.se så sammanställer han dem. Skicka svaren senast 9/3.

Tullgruppen behöver förstärkning

Det finns också en vakant plats i Skeppsmäklareföreningens Tullgrupp efter det att Anne-Christin Petersson lämnade i december. Känner du som läsare att denna plats kan vara något för dig så kontakta gärna Berit Blomqvist eller Mårten Zetterberg för närmare information.

I Tullgruppen ingår idag utöver Mårten: Susanne Åkesson på Hasting Schultz Shipping, Kent Friborg på SDK Shipping, Helena Nordh på Thor Shipping & Transport, Ebbe Bisgaard på Unifeeder.

EN ELEV TOG ADVANCED DIPLOMA I ICS TUTORSHIP– BLIR NU DIPLOMERAD SKEPPSMÄKLARE

Mattias Borstrand har klarat sin examen i ICS Tutorship och har därmed tagit en Advanced Diploma, innefattande ämnena Shipping Business och Dry Cargo Chartering. Mattias Borstrand arbetar på Wagenborg Shipping Sweden i Malmö och tentade i november. Med ett års yrkeserfarenhet bakom sig kan han nu även ansöka om att bli Diplomerad Skeppsmäklare!

Till sin hjälp med studierna har Mattias Borstrand haft handledarna Christer Nilsson, Ahlmark Lines, och Per Hernström, skeppsmäklare som numera mestadels håller till i veteranklubben.

Nästa examenstillfälle är den 11–21 maj och sista anmälningssdag är den 5 april. Därefter är det nytt läsår och nya examenstillfällen i november, och maj nästa år.

Läs mer om ICS Tutorship på hemsidan: <http://www.swe-shipbroker.se/ICS-Tutorship>

Hör av dig till info@swe-shipbroker.se för ytterligare information och anmälningssblankett.

Personer som läser privat, och alltså inte får utbildningen från sin arbetsgivare, kan söka stipendium från Skeppsmäklareföreningen. Det är Clarence Dybecks Stiftelse för

Sveriges Skeppsmäklareförening
(The Swedish Shipbrokers' Association)

sjöfartsutbildning som har gett föreningen ett stipendium för detta ändamål. Det finns en begränsad pott och det är först till kvarn som gäller.

Som vi skrev i förra Skeppsmäklarnytt (nr 1 2020) finns det även möjlighet till stipendium för att gå en prep-kurs i England. För den som är klar med sin utbildning och vill ta chansen till att jobba ett halvår på ett skeppsmäkleri utomlands finns ytterligare ett stipendium att söka. Läs mer på hemsidan.

BRAX SHIPPING FQS-CERTIFIERAT

Sveriges Skeppsmäklareförening ligger fortfarande i topp globalt sett vad gäller antalet certifierade medlemmar, även om numerären minskat de senaste åren till följd av alla sammanslagningar. 56 medlemsföretag kan i alla fall lägga till FQS-loggan i sin e-postsignatur, och den kommer även att finnas på det diplom som kansliet snart skickar ut tillsammans med styrelseberättelsen och andra handlingar inför årsmötet i maj.



Men ibland kommer det alltså nya förfrågningar, som när Lars Hallengren på Brax Shipping nyligen ringde och undrade över kraven för att bli Fonasba Quality Standard-kvalificerad.

För den som undrar är alltså kraven följande:

- * Medlem i Sveriges Skeppsmäklareförening
- * Antagande av Fonasbas uppförandekod, Code of Conduct.
- * Godkänd kreditvärdighet (kontrolleras årligen)
- * Information om ansvarsförsäkring

Sveriges Skeppsmäklareförening
(The Swedish Shipbrokers' Association)

* Separat klientmedelskonto

* Hög professionalitet i arbetet

* Välutbildad personal

För den som vill veta mer är det bara att maila kansliet! Alla certifierade medlemmar finns listade både på Fonasbas och vår egen hemsida samt i Shipbrokers´ Register.

KALENDARIUM

April

2 – 5

Prep-kurs inför ICS-examen (sök stipendium efteråt)

Maj

7

Styrelsemöte, Göteborg

8

Årsmöte, Göteborg

11 – 21

ICS examensskrivningar, Göteborg

Augusti

20

Styrelsemöte i Viken, utanför Helsingborg

Oktober

13 – 16

FONASBA-årsmöte i Genua

November

12

Höstseminarium, Göteborg

2020 ÅRS SJÖFARTSPROFILER

