

Nr 1 2022



2022-01-31

SKEPPSMÄKLARNYTT

Två nya sjöfartsentusiaster: Göteborgs hamn och Lindholm shipping
Sjöfartsbrevet besvarades i riksdagen

Dags att skicka in anmälan: Västerås 3 juni 2022
Almirante Storni och skeppsmäklarnas roll

Månadens glädjeskutt: diplom inom glas o ram
Några platser kvar när vi ger tullkursen på nytt 15–16 mars i Göteborg
Kalendarium



Sveriges Skeppsmäklareförening
(The Swedish Shipbrokers' Association)

Nr 1 2022 sid 1
www.swe-shipbroker.se

TVÅ NYA SJÖFARTSENTUSIASTER: GÖTEBORGS HAMN OCH LINDHOLM SHIPPING

Sedan några år tillbaka erbjuder vi företag i vår närhet att bli "Årets Sjöfartsentusiaster". I princip innebär det att man får tillgång till samma inbjudningar och information som medlemmar har, men utan att man har någon form av rösträtt på föreningens möten. Däremot blir en person per företag bjuden på föreningens Sjöfartsentusiastdag, dessutom exponeras loggan på hemsidan och i Skeppsmäklarnytt. Priset är 15 000 kr per år.

I år har vi fått två nya Sjöfartsentusiaster: Göteborgs hamn och Lindholm shipping.

Lindholm Shipping AB är antagligen Sveriges Skeppsmäklareförenings allra äldsta medlem. Företaget bildades redan 1867 av sjöfartspionjär August Lindholm, i Stockholm. 1957 tog Bore Lines AB över verksamheten som då mest var passagerartrafik och skärgårdstrafik.



Från vänster ser vi fartygsagenterna Leif Fredriksson och Annika Lindberg samt ekonomiansvariga Ulrika Norrsell som alla arbetar på Lindholm Shipping i Helsingborg.

1965 startar Bore Lines rorotrafik mellan Sverige, Finland och Storbritannien och 1999 ändrades namnet till Lindholm Shipping för att återansluta till företagets tidigare historia.

Delen i Bore Line med inriktning shipping blev då Lindholm Shipping och delen med inriktning Turism & skärgårdstrafik blev Strömma Turism & Sjöfart.

Idag täcker Lindholm Shipping alla operativa funktioner inom linjär- och hamnagenturtjänster, befraktning, spedition, logistik och fartygsförsörjning.

Bolagets huvudkontor ligger i Helsingborg.

Sveriges Skeppsmäklareförening
(The Swedish Shipbrokers' Association)

Nr 1 2022 sid 2
www.swe-shipbroker.se

Göteborgs hamn är Skandinavien största hamn. Cirka 30 procent av svensk in- och utrikeshandel går via Göteborgs hamn och cirka 50 procent av all containertrafik.

Göteborgs hamn är en fullservicehamn och en klimatsmart garant för näringslivets access till hela världen. Direkttrafik till viktiga marknader garanterar högeffektiva, hållbara och pålitliga transporter, dygnet runt, året runt. Fokus ligger på hållbarhet, innovation och digitalisering för att driva på utvecklingen av klimateffektiva godstransporter och anlöp. 25 tågpendlar med dagliga avgångar gör att företag i hela Sverige och Norge kan ha en klimatneutral direktlinje till Göteborgs hamn med terminaler för energi, bilar, roro, containrar och passagerare. Hamnen sysselsätter 22 000 människor.

Sedan tidigare år har vi kvar skogsindustrikoncernen **Stora Enso**, **The Absolut Company AB** (fd V & S Vin & Sprit AB), **Göteborgs Skeppsmäklareförening**, oljebolaget **Preem**, bogserbolaget **Svitzer**, tankrederiet **Stena Bulk**, energitradingbolaget **ScanOcean**, containerdepån **Lundby Container Service** som håller på med allt inom containerhandel, samt hamnarna i **Norrköping** och **Trelleborg**.

Vi har även fyra medlemsföretag bland Sjöfartsentusiasterna: **OP Ship**, **Greencarrier Liner Agency**, **Carl Lundvall** och **Thor Shipping & Transport**.

SJÖFARTSBREVET BESVARADES I RIKSDAGEN

Som vi berättade i förra numret av Skeppsmäklarnytt har Sveriges Skeppsmäklareförening tillsammans med föreningen Svensk Sjöfart, Transportföretagen och Näringslivets Transportråd skrivit ett brev till infrastrukturminister Tomas Eneroth. I brevet krävde vi åtgärder för att stärka sjöfartens konkurrenskraft och därmed även sänkta farledsavgifter.

Hittills har vi inte fått något svar från ministern, men Jimmy Ståhl (SD) som sitter i Riksdagens Trafikutskott, upprepade frågan häromveckan i Riksdagens plenisal och fick då följande skriftliga svar från infrastrukturminister Tomas Eneroth:

Jimmy Ståhl har frågat mig om jag kommer att bemöta intentionerna i det öppna brevet i december 2021 från intressenter för sjöfarten och i så fall hur.

Jag vill inleda med att påtala att det är Sjöfartsverket som utformar sina avgifter och beslutar om när de behöver höjas. Den höjning av farledsavgiften som kommer att genomföras vid årsskiftet är i hög grad motiverad av en förstärkning av det miljöincitament som finns inom farledsavgiften, vilket är en förändring som riksdagen efterfrågat i ett tillkännagivande till regeringen.

Sveriges Skeppsmäklareförening
(The Swedish Shipbrokers' Association)

Nr 1 2022 sid 3
www.swe-shipbroker.se

Regeringen har gjort en mängd förstärkningar av Sjöfartsverkets ekonomi under senare tid, och mer kommer åren framöver. Det rör sig om närmare 800 miljoner kronor vilket är ett mycket stort tillskott i ett historiskt perspektiv. Det har möjliggjort att Sjöfartsverket inte behövt höja avgifterna under pandemins mest akuta skede.

Detta möjliggör även att Sjöfartsverket kan göra en del av de investeringar som behöver göras i myndighetens båt- och fartygsflotta som är eftersatt. På detta sätt säkerställs att myndigheten kan upprätthålla en service till sjöfarten med hög kvalitet.

Utöver dessa satsningar har regeringen även aviserat att införa en så kallad klimatkompensation till sjöfarten på 600 miljoner kronor 2023 och 2024 för att minska trycket på farledsavgiften och därigenom främja överflyttning av gods till sjöfart. Nu har Sjöfartsverket fått i uppdrag att lämna förslag på hur detta bäst bör utformas.

Jag kan konstatera att regeringen med alla dessa satsningar tar ansvar för såväl Sjöfartsverkets ekonomi och verksamhet som för sjöfartsnäringens villkor på ett mycket ansvarsfullt sätt.

Till Skeppsmäklarnytt ger Jimmy Ståhl följande kommentar till svaret.

- Regeringen skjuter ifrån sig ansvaret av sjöfarten på Sjöfartsverket. Som exportland behöver vi stärka sjöfarten och villkoren för sjöfarten. Vid inflaggningen av det 100:de fartyget 2019 fanns en stark framtidstro på fler svenska fartyg men efter det har det stått still. Det finns mycket mer att göra för att stärka svensk sjöfart och till en liten ansträngning och låg kostnad.

- Men vi vill även stärka all sjöfart i svenska hamnar och därför behövs det en ordentlig satsning så att både lots- och farledsavgifter kan sänkas.

Sveriges Skeppsmäklareförening kan bara instämma. Vi ser dock fram emot de samtal som Sjöfartsverket nu ska föra med oss om hur de 300 miljonerna ska kunna användas.

Vårt förslag går i korthet ut på att öka miljörabatterna så att det inkluderar beredsskapsavgiften, samt att ta bort godsdelen av farledsavgiften för allt inrikes gods samt att göra samma sak för allt gods (alltså även utrikes) som under en femårsperiod förs över från väg till sjö.

DAGS ATT SKICKA IN ANMÄLAN: VÄSTERÅS 3 JUNI 2022



Vem vill inte inta sin frukost här? Eller kanske ta ett glas i goda vänners sällskap...

Massor av anmälningar har strömmat in redan nu, men vi vill gärna ha fler! Glöm inte att alla rum måste bokas senast 9 mars, sen blir det att teckna sig på väntelista. De som anmäler sig kan dock se fram emot en väldigt spännande dag på Sveriges vackraste spahotell, med inspirerande hamntur och inte minst ett möte med framtiden - så som den visar sig på ABB. Allt ingår i årsmötesavgiften som självklart även inkluderar lunch och middag plus själva årsmötet. Då vill vi veta vad ni tycker om verksamheten.

Program Sveriges Skeppsmäklares föreningsmöte den 3 juni i Västerås

11 30 lunch på hotellet

12 15 upphämtning utanför Steam Hotel för busstur till Västerås hamn, med Mälarhamnars vd Carola Alzén som ciceron. Därefter tar Jörgen X Karlsson, head of Marine Sweden ABB, över mikrofonen för vidare färd mot ABB och deras robotiserade framtidsfabrik, upplevelsecenter för robotar/cobotar. Dom ger oss även några smakprov på digitaliseringen inom sjöfarten. Här får vi en unik inblick i ett av Sveriges mest spännande företag!

15 30 åter till hotellet och eftermiddagskaffe

16 00 – 17 30 årsmöte

19 00 välkomstdrink och middag på hotellet

Sveriges Skeppsmäklareförening
(The Swedish Shipbrokers' Association)

Nr 1 2022 sid 5
www.swe-shipbroker.se

Hela programmet inklusive lunch o middag med dryck: 2 000 kr ex moms!
Hotellrummen kostar 2 500 kr, och då kan två personer dela rum i helt separata bäddar. Natten mellan torsdag och fredag kostar rummet 1 650 kr.

Läs mer och anmäl dig här: [Föreningsstämma i Västerås](#)



Det gamla ångkraftverket vid Mälaren var en gång en av landets största energiproducenter, men så sprang tiden förbi och kvar blev en vacker gammal tegelbyggnad, maskiner, pannor och rör.

ALMIRANTE STORNI OCH SKEPPSMÄKLARNAS ROLL

Det brinnande fartyget Almirante Storni var på alla journalisters läppar under december, men inte många vet hur djupt involverad några av våra medlemsföretag varit i den här historien.

Allt började med att PJ Haegerstrand i Gävle den 26 oktober fick en nominering som fartygsagent för Almirante Storni. Lasten bestod av sågade trävaror som skulle skeppas och lastningen pågick från 8 november till den 1 december. Totalt lastades 42.756 Cbm ut från Orrskärs hamn, en av Sveriges största omlastningshamnar för sågade trävaror.

- Även om det var en relativt stor last, var det inget annat ovanligt med det här uppdraget. Vi gjorde våra sedvanliga uppgifter, men vi hann också med ett besättningsbyte och vi ordnade så att delar av besättningen hann bli vaccinerade innan avfärd. Det kändes bra säger, Mikael Östblom, ansvarig fartygsagent under anlöpet.

Där skulle ju historien om Almirante Storni ha slutat egentligen, i alla fall för svenskt vidkommande. Nästa hamn enligt den planerade rutten var nämligen Alexandria i Egypten där lasten skulle lossas.

Men lördagen den 4 december ringde GAC:s jourtelefon.

- Det var ett tyskt rederi som ville veta om vi eventuellt kunde ta ett uppdrag då de fått problem ombord, berättar Henrik Lundberg, fartygsagent. Mer fick vi egentligen inte veta, men jag såg ju direkt i AIS:en att både Kustbevakningens och

Sveriges Skeppsmäklareförening
(The Swedish Shipbrokers' Association)

Nr 1 2022 sid 6
www.swe-shipbroker.se

Sjöräddningens båtar redan låg och cirklade runt fartyget som låg nära Trubaduren söder om Vinga i Göteborgs skärgård och snart kunde vi också se att det rök ordentligt från fartyget och plötsligt stod det i alla tidningar. Då fattade jag att det här nog skulle bli ett speciellt agentuppdrag, men aldrig kunde jag tro att det skulle bli så stort och långdraget som det blev.



Foto: Kustbevakningen

Nästa dag ringde rederiets representant igen och konfirmerade att de ville att GAC skulle representera fartyget och se till att det kunde komma till kaj, någonstans på västkusten.

- Då tänkte vi att branden snart skulle vara släckt och vårt uppdrag skulle bli att se till att den skadade lasten kunde lossas någonstans i närheten, så vi tog genast kontakt med hamnarna i Varberg, Uddevalla och Halmstad. Varberg var ju den mest naturliga hamnen, eftersom de har stor erfarenhet av att hantera trävaror, men just den veckan var de fullt upptagna med att lasta en stor virkeslast till USA och hade därför svårt att hjälpa oss.

Men allt eftersom dagarna gick spred sig insikten om att inte skulle gå att släcka branden ute till sjöss, och då förändrades även GAC:s uppdrag. Nu var det ett brinnande fartyg som skulle in i en hamn, vilket naturligtvis ställde andra krav.

- Göteborg sade tidigt nej, medan Lysekils hamn var positiva. Men där har vi uppfattningen att istället länsstyrelsen sa nej och vi var tillbaka på ruta ett. Det blev väldigt politiskt där en stund och många myndigheter som vi normalt inte är i kontakt med skulle säga sitt, säger Henrik Lundberg.

Det var oerhört mycket möten och telefonsamtal och väldigt långa arbetsdagar.

- Tyskarna fanns hela tiden i telefonen, och efter ett par dagar även med representanter på plats. De hade nog till viss del svårt att ibland förstå den där svenska modellen om att alla ska samverka och vara överens. Till slut satte också Kustbevakningen ner foten, fartyget fick ansöka om nödhamn och då kunde inte Göteborg säga nej. Torsdagen 9 december gick fartyget till APM:s containerterminal i Göteborg, eskorterad av kustbevakningen, Svitser samt Loke Viking som snabbt chartrats in för att assistera.



Foto: Kustbevakningen

Han understryker att samarbetet med Göteborgs hamn och APM Terminals hela tiden var fenomenalt bra.

- Vi fick tillgång till ett kontor inne i Sydatlanten och alla bidrog med det de kunde. Vi visste att det egentligen inte fanns plats för vare sig fartyget eller den skadade lasten som skulle lossas. APM Terminals utnyttjar ju redan varje kvadratmeter för sina containers, det är klart att det blev problematiskt för dem att bereda plats för oss.

- Men det löste sig, vi upphandlade snabbt fyra mobila kranar som lyfte av last ovanför brandhärden samt den delen av lasten som ännu inte börjat brinna men som behövde lossas för att det skulle kunna bildas en slags brandgata så att branden därefter kunde släckas.

- Vi kontrakterade även Stena Recycling som ordnade med ett stort flisverk för att flisa ner den skadade lasten så att det direkt kunde gå till destruktion. Då vi hade väldigt begränsat med plats i hamnen var vi tvungna att snabbt flytta på virket i den takt som det lossades. Därför chartrade vi även in två pråmar där vi kunde förvara den del av lasten som lossats men som inte skulle destrueras. Många har säkert sett

pråmarna när dom legat vid Amerika skjulet dit vi flyttade dom när släckningsarbetet var avslutat.



Den 17 december när Skeppsmäklarnytt var ute i Göteborgs hamn sken solen och branden var släckt.

- Det blev otroliga mängder som snabbt behövdes forslas bort, bland annat flera tusen ton flis. Vi fick även ordna med städning av terminal och fartyg och det var en del skador på fartyget, så det blev en del reparationsarbeten som vi behövde assistera och koordinera, förklarar Henrik Lundberg.

- Det var oerhört mycket som behövde samordnas. Vi satt tillsammans med representanter från rederiet, försäkringsbolag, inspektörer 12 till 14 timmar om dagen på det tillfälliga kontoret och i princip bara beställde tjänster och utrustning för att arbetet skulle flyta på.

Allt var dessutom tvunget att ske så snabbt som möjligt, eftersom det egentligen inte fanns möjlighet för hamnen att ha fartyget liggande längre än nödvändigt. Ganska snabbt kom man därmed fram till att lasten inte skulle lossas i Göteborg, istället fick GAC göra en ny rundringning till hamnarna för att nu beställa en mera ordnad kajplats och lossning av virket. Till slut blev det beslutat att kvarvarande last skulle lossas i Lysekil.

När släckningsarbetet var avslutat flyttades fartyget till Arendal, där besättningen fick lite chans till återhämtning över jul och nyårshelgen innan fartyget lämnade Göteborg för Lysekil 2 januari. Men det arbetet var ju lite mer som ett vanligt agentuppdrag med bokningar av kaj, lots, stuveri och all myndighetsrapportering som behövs.

- Det har naturligtvis varit tufft för besättningen, de har ju varit mitt uppe i det här. För oss har det också varit tufft, men inte på samma sätt. Det har ju också varit ett väldigt spännande agentuppdrag, något som man kan berätta om för vänner och bekanta. Det blev oerhört tuffa dagar och mycket pusslande för att få ihop allting, men nu efteråt är vi glada över att allt gått bra och framför allt att ingen blev skadad, säger Henrik Lundberg.



Almirante Storni i lugna Lysekils hamn. Foto: Ulla-Britt Carlberg.

- Rederiet har varit oerhört nöjda med hur vi i Sverige har skött den här branden. De har sagt flera gånger att det var tur att det hände i våra svenska vatten, för här samverkar alla och försöker hjälpa till så mycket som möjligt för att lösa de problem som uppstår. De är övertygade om att detta inte hade skötts så smidigt någon annans i hela världen!

Men hur såg ni till att ni inte utsattes för en ekonomisk risk när ni fick ta in så många underleverantörer för att fixa allt, det är ju till exempel inte varje dag man får inkludera beställningen av ett flisverk i fakturaunderlaget?

- Vi kände väl att det viktigaste var att lösa uppgiften i första hand, man vill ju inte det första man gör prata kronor och ören när en båt ligger och brinner. När det lugnat sig lite efter dom första dagarna och man kunde få någon slags bild av kostnaderna gjordes en betalningsplan upp med rederiet. Vi har en bra kontroll internt vilket gör att vi snabbt kunde ta beslut om finansieringen. Även om vi räknar med att få betalt riskerar det ju snabbt att bli ett ansträngt läge för oss och eller våra underleverantörer. Nu är det ju också ett försäkringsärende, det har varit massor av olika försäkringsbolag inblandade. Så vi är lugna, vi får betalt för våra utlägg, inklusive vårt agentarvode, säger Henrik Lundberg.

Almirante Storni ligger ännu kvar i Lysekils hamn. Antagligen lämnar hon nu i veckan. I alla fall om Transportstyrelsen ger sitt godkännande, vilket krävs före avfärd.

MÅNADENS GLÄDJESKUTT: DIPLOM INOM GLAS O RAM



Det är klart man blir glad när medlemmarna sätter det årliga medlemsbeviset på bästa hyllan. Här är det Brax Shipping som visar upp både sitt medlemskap och att de är kvalitetssäkrade inom vår internationella skeppsmäklareorganisation FONASBA. Dessutom är de medlem i Bimco.

Årets medlemsbevis kommer så fort alla medlemsavgifter är betalade.

NÅGRA PLATSER KVAR NÄR VI GER TULLKURSEN PÅ NYTT 15 – 16 MARS I GÖTEBORG

Eftersom vår tullkurs i december (se Skeppsmäklarnytt nr 12 2021) så snabbt blev fullsatt har vi satt in ett nytt kurstillfälle 15–16 mars.

Kursen innehåller grunderna i EU:s nya tullagstiftning UCC och är förlagd till Göteborg under en och en halv dag och innehåller både information om den nya lagstiftningen i EU och hur den implementeras i Sverige. Dessutom ges en genomgång av rättsläget för rapportering i MSW.

Väldigt bra föreläsningar och givande diskussioner!

Skrev en av flera kursdeltagare i utvärderingen efter kursen i december.

Vi har redan 19 anmälda till de 23 platserna! Läs mer om kursupplägg och kurslärare: <http://www.swe-shipbroker.se/nyhet/Tullkurs-15-16-mars> [Anmäl dig här.](#)

Sveriges Skeppsmäklareförening
(The Swedish Shipbrokers' Association)

Nr 1 2022 sid 11
www.swe-shipbroker.se

KALENDARIUM

Februari

17 Styrelsemöte i Kalmar (anmäl gärna ärenden att ta upp)

Mars

10 Sjölog – Chalmers sjöstudenters arbetsmarknadsmässa
15 – 16 [Kurs i EU:s nya tullkodex UCC](#)

April

11 Sista anmälningdag till vårens examen i [ICS Tutorship](#)

Maj

16 – 26 [Examen](#) i ICS Tutorship
18 Skeppsmäklarnas rekryteringsmingel för studenter som läser Internationell Logistik, i Klippan Göteborg. Save the date!

Juni

2 Styrelsemöte i Västerås (anmäl gärna ärenden att ta upp)
3 [Föreningsstämma i Västerås](#)
14 [Donsö shipping meet](#) - konferens, mingel och middag på Donsö



Sveriges Skeppsmäklareförening
(The Swedish Shipbrokers' Association)

Nr 1 2022 sid 12
www.swe-shipbroker.se