

Nr 4 2022



2022-04-28

# SKEPPSMÄKLARNYTT

Sjöfartsverket funderar på att föreslå stora förändringar av farledsavgifterna  
Rysslands krig i Ukraina – detta gäller  
Kinesiska sjömännen – ännu inte hemma

Styrelsens månadskrönika: Fredrik Hermansson om containerkaoset  
Platser kvar till årsmötet i Västerås 3 juni  
Donsö Shipping Meet – mässan med hjärta, entreprenörskap och massor av shippingfolk  
Kalendarium



Sveriges Skeppsmäklareförening  
(The Swedish Shipbrokers' Association)

Nr 4 2022 sid 1  
[www.swe-shipbroker.se](http://www.swe-shipbroker.se)

# SJÖFARTSVERKET FUNDERAR PÅ ATT FÖRESLÅ STORA FÖRÄNDRINGAR AV FARLEDSAVGIFTERNA

Sjöfartsverket gjorde 2018 en förändring av modellen för farledsavgifterna och lovade då att inte göra några större principiella förändringar förrän tidigast efter fem år.

Nu har ett första utkast till förändringar skickats till föreningen för diskussion inför ett möte som vår farledsavgiftsgrupp ska ha med Sjöfartsverket den 4 maj.

Förslaget skulle, om det genomförs, innebära:

- \* Borttag av gods- och passageraravgift
- \* Sammanslagning av beredskap- och fartygsavgift
- \* Utökad miljödifferntiering på hela farledsavgiften
- \* Justerade rabattnivåer för miljöincitamentet
- \* Omläggning av frekvensrabatten från kalendermånad till år

För att kunna finansiera borttagandet av gods- och passageraravgiften inom farledsavgifterna föreslår Sjöfartsverket att antalet anlöp som krävs för att nå frekvensrabatten förändras. I dagens system betalas för max 42 anlöp per år (även om rabatterna räknas per månad idag) och det nya förslaget innebär att alla får betala för max 79 anlöp per år.

En sammanslagning av beredskaps- och fartygsavgiften medför att modellen består av en enda komponent, som i sin helhet miljödifferntieras. Men för att Sjöfartsverket ändå ska få in samma summa pengar vill Sjöfartsverket sänka rabattnivåerna som ges för de olika klasserna i CSI.

## **Förslag på rabattnivåer för respektive klass:**

Klass A: 50 procent	(idag 90 procent på fartygsdelen)
Klass B: 25 procent	(idag 70 procent på fartygsdelen)
Klass C: 5 procent	(idag 10 procent på fartygsdelen)
Klass D/E: 0 procent	(samma nivå som idag)

Sjöfartsverket hoppas med detta att transparensen i modellen ökar, liksom att incitamentet att ansluta sig till CSI ökar, eftersom antalet anlöp som krävs för att nå upp till frekvensrabatt ökar jämfört med idag.

Förslaget är alltså ännu långt ifrån beslutat och kansliet tar gärna emot synpunkter även från andra medlemmar än de som sitter i föreningens farledsavgiftsråd. Den gruppen kommer alltså att penetrera förslaget djupare tillsammans med Sjöfartsverket den 4 maj. Synpunkter innan dess kan mailas till kansliet:

[berit.blomqvist@swe-shipbroker.se](mailto:berit.blomqvist@swe-shipbroker.se)

**Tabell 1, Jämförelse mellan nuvarande och föreslagen modell**

	<b>Nuvarande modell</b>	<b>Föreslagen modell</b>
<b>10 NT-klasser</b>	Ja	Ja
<b>Passageraravgift</b>	Ja	Nej
<b>Godsavgift</b>	Ja	Nej
<b>Farledsavgift</b>	Separat fartygsavgift och beredskapsavgift	Sammanslagning av fartygsavgift och beredskapsavgift
<b>Miljöincitament</b>	Omfattar fartygsavgift. Avgiftsreduktion 90 % för klass A, 70 % för B och 10 % för C	Omfattar sammanslagen farledsavgift. Avgiftsreduktion 50 % för klass A, 25 % för B och 5 % för C
<b>Frekvensrabatt</b>	Antal anlöp per månad (avgiftsreduktion vid anlöp 3-5, därefter ingen fartygs- eller beredskapsavgift)	Antal anlöp per år (första 79 anlöpen per år beläggs med full farledsavgift, därefter ingen farledsavgift)

## **RYSSLANDS KRIG I UKRAINA – DETTA GÄLLER**

EU:s ministerråd klubbade i april igenom ett femte sanktionspaket mot Ryssland. Det innebär bland annat att fartyg registrerade i Ryssland inte får lägga till i EU-hamnar. Beslutet togs den 8 april och föregicks av ett förslag från EU-kommissionen några få dagar tidigare.

Beslutet gäller också retroaktivt, vilket betyder att fartyg som bytt sin ryska flagg till annan stats flagg eller register efter den 24 februari 2022, inte heller tillåts i EU:s hamnar.

Ett annat område som omfattas av de nya sanktionerna är energi. Där införs ett förbud mot att köpa rysk kol till ett värde på runt åtta miljarder euro årligt för Ryssland. Förbudet kommer med en utfasningsperiod på 120 dagar för existerande kolkontrakt.

### **Undantag görs**

Förbudet gäller inte fartyg i behov av hjälp eller som behöver anlöpa en EU-hamn av sjösäkerhetsskäl. Undantag görs också för transporter av bland annat livsmedel, läkemedel och humanitärt bistånd. Tills vidare görs också undantag för transporter av olja och gas.

Undantag görs även för vissa mineraler och det var till exempel därför ett ryskt fartyg häromveckan, efter sanktioneras införande, kunde lossa aluminium i Oxelösund. För att veta om ett fartyg, trots sanktionerna har rätt att gå in i svensk hamn ska Kommerskollegium kontaktas. Det är de som äger beslutanderätt i den här frågan.

Det nya sanktionspaketet innebär också att det blir förbjudet för lastbilar registrerade i Ryssland och Belarus att frakta varor till och från EU.

EU fryser också tillgångarna helt för fyra ryska banker. Dessutom lägger EU till ytterligare 217 personer och 18 företag och organisationer på EU:s svarta lista med frysta tillgångar och inreseförbud.

### **Sveriges Skeppsmäklareförening välkomnar beskedet**

Beslutet att stoppa ryskflaggade fartyg i EU-hamnar välkomnas självklart av Sveriges Skeppsmäklareförening. Föreningen besökte infrastrukturdepartementet den 7 april just för att visa stöd för införandet av EU-sanktioner till ryskflaggat tonnage där vi även sa att vi gärna såg att sanktionerna infördes i olika steg så att EU börjar med det som är tydligt och enkelt att efterleva utan allt för mycket efterforskningar om ägandeandelar i fartyg och last. Och precis så blev det, vilket vi alltså välkomnar.

### **Kommerskollegium vägleder och ger eventuella dispenser**

Man ska alltså vända sig till Kommerskollegium om man har frågor om sanktionerna som är införda mot Ryssland och Belarus. De kan ge aktuell information och bästa möjliga vägledning eller i alla fall hänvisa vidare till lämplig kontaktpunkt. Ring gärna direkt: 08-690 49 20 och läs mer: [Kommerskollegium](#)

### **Sjätte sanktionspaket på gång - förbud mot ryskkontrollerat tonnage utreds**

Samtidigt som det femte sanktionspaketet införs arbetar EU-kommissionen med att planera ett sjätte. Där finns frågan om sanktioner mot rysk olja med, och man utreder även om det är praktiskt möjligt att införa ett förbud på fartyg som inte är ryskflaggade, men arbetar under rysk kontroll eller ägo, att lägga till i EU-hamnar.

Allt detta ställer vi oss självklart också bakom, men här blir det genast mera komplicerat. Ryssar som lämnade Ryssland för tio år sedan och idag är redare, ska de förbjudas anlöpa EU? Bara som ett exempel.

Samtidigt är vi nog många som tycker att det egentligen vore bäst om vi gjorde allvar av planerna att införa köpstopp av både rysk olja och gas.

### **Flera medlemmar och många andra stoppar rysk sjöfart på egen hand**

Som vi skrev i förra numret har flera medlemsföretag, av egna moraliska skäl, beslutat att säga nej till tonnage och last som har koppling till Ryssland.

I förra numret skrev vi även att Husum var en av de hamnar som tidigare år haft många ryska anlöp och efteråt fick vi ett mail från Karolina Boholm på Sveriges Skogsindustrier. Hon skriver:

”Hej och tack för ett bra nyhetsbrev. Vad gäller ryska transporter till Husum, som angavs som en av hamnarna med flest anlöp, så har dessa upphört. Redan 3 mars

beslutade Metsä att inte importera någon björkved från Ryssland längre och därmed kommer heller inga båtar att komma under 2022 eller framöver. Du får gärna ange det om du vill i något annat nyhetsbrev framåt. Här är officiell kommunikation: <https://news.cision.com/metsaliitto-osuuskunta/r/metsa-group-s-operations-in-russia-will-be-discontinued-for-the-time-being,c3518562>

## **KINESISKA SJÖMÄNNEN – ÄNNU INTE HEMMA**

I förra numret av Skeppsmäklarnytt skrev vi om de kinesiska sjömännen som bokstavligen varit inlåsta på sina hotellrum sedan nyårsdagen, utan möjlighet att ta sig hem efter avmönstring. Den 17 april trodde vi alla att deras väntan skulle vara över, men så blev det inte.

Enligt den svenska agenten är de fortfarande kvar i Stockholm, eftersom Air China fortsätter att ställa in sina flygningar. Air China är det enda flygbolaget som flyger direkt och eftersom de kinesiska myndigheterna har krav på två veckors karantän innan man sätter sig på direktflyget till Kina är de alltså fast här tills det första direktflyget verkligen lyfter.

Möjligen har det idag 28 april öppnat sig en möjlighet att hälften av dem får åka på måndag, och att de andra kanske kan komma iväg veckan därpå. Osvuret är bäst, men stämningen i gruppen lär ändå vara bättre idag än på längre.

## **STYRELSENS MÅNADSKRÖNIKA: FREDRIK HERMANSSON OM CONTAINERKAOSET**

Aldrig har väl så många varit medvetna om sjöfartens betydelse - som nu. I alla fall containersjöfartens. Jag minns när jag satt på en uteservering i St Anton i Mars 2020 och hörde några prata om att gränsen mellan Österrike och Italien skulle stängas. Det kändes helt ofattbart. Men bara några dagar senare, när jag kom hem, fick jag tillsammans med kollegorna lämna kontoret för arbetet hemifrån, med otaliga Teamsmöten som följd. Så fort gick det!

Sen tog det bara en månad innan världens största fabrik, dvs Kina, helt stängdes ner. Att det skulle krossa just in time-tanken som präglat den globala handeln de senaste decennierna visste vi inte då. Men så blev det, allt som sen följt har verkligen förändrat vårt sätt att leva och visst kan vi vara tacksamma över att vi ändå bor i de bästa av världar och lever i de bästa av tider. Tänk om detta hänt innan Teams – då hade inga statliga stödmiljarder i världen hjälpt, då hade det blivit massarbetslöshet.

Allt sattes på prov i och med covid-nedstängningen i Kina. Då kom det färre containers, och när Kina sen släppte på sin lock down var det som en dammlucka öppnades, men lagom när godset nådde Europa började vi stänga ner. Då blev det brist på bland annat chaufförer och hamnarbetare mm och sen dess har det gått fram och tillbaka.

Ännu idag är det nästan vart tionde containerfartyg som bara ligger och väntar på att komma in i hamn, det är alltså inte brist på fartyg – det är hamnkapaciteten på de större bashamnarna som är flaskhalsen.



Fredrik Hermansson visar Sjöfartsverkets gd Katarina Norén runt på Greencarriekontoret.

En av de största containertraderna är den mellan Asien och USA:s västkust. Där låg det för en tid sedan ungefär 110 fartyg och väntade på kajplats i Los Angeles och Long Beach´s hamnar, medan det idag bara är cirka 70.

Tyvärr är det inga goda nyheter, minskningen beror bara på att de resterande istället gått till östkusten så nu är det igentäppt längs hela den amerikanska kusten.

I tillägg till allt detta har vi ju haft Evergreens fartyg Ever Given, som så olyckligt täppte till världshandels stora kroppspulsåder (Suez) för ett år sedan. När Ever Given blev liggandes på tvärs över kanalen drabbade det direkt de 150 fartyg som redan var på väg till Europa och när kanalen äntligen öppnades igen blev det naturligtvis rusning mot de europeiska hamnarnas slottider - med nytt kaos i hamnarna som inte kunde hantera alla fartyg och allt gods som hopade sig.

Bara som ett exempel på hur det är kan jag berätta om ett fartyg som normalt besöker Pireus hamn. Där blev trängseln ett tag helt oöverstiglig, så det var inte så konstigt att rederiet bestämde sig för att inte ens försöka lossa sitt greklandsgods utan istället försöka hinna till Rotterdam i tid. Men väl där visade sig att trängsel även där var oöverstiglig och det fanns inte på kartan att man skulle ha tid att lossa "Pireuscontainrarna" för att få fram de nordiska containers som låg under dem. Hela containerstocken fick istället åka med tillbaka till Pireus där nordengodset lossades för att därefter lastas på nästa båt mot Rotterdam, med följden att godset nådde sin mottagare ett flertal veckor senare än planerat.

Det är naturligtvis helt olidligt för dem som drabbas, men även för våra anställda som får ta diskussionen med slutkunden, oavsett om det är ute på Bra Sommarmöbler eller Volvo.

Sen när vi trodde att allt var över vaknade covidviruset till igen, för att inte prata om kriget i Ukraina som återigen ställt allt på ända. Inga rederier går längre på Ryssland, och det funkar förstås för IKEA och HM, de kan antagligen skicka sina rysslandsvaror någon annan stans, kanske bara byta etiketter. Men vad gör den lilla ryska företagaren som betalt både varor och frakt i förväg och som nu inte får sina varor? Kan man hoppas att deras ilska får Putin att dra sig ur det här kriget?

Och om vi ändå har önskelistan framme kan jag bara hoppas att de senaste åren ändå bara är ett hack i kurvan, att vi med gemensamma krafter kan skapa bättre globala logistiksystem framöver och att vår personal, som jobbat mer än någon kan begära, snart får en välbehövlig semester. Men personligen ser jag mest fram emot att vi snart ska ses "in real life" – i Västerås!

*Fredrik Hermansson har suttit i styrelsen för Sveriges Skeppsmäklareförening i sex år och kommer på nästa konstituerande möte, efter årsmötet 3 juni, att väljas till ny ordförande efter Eric Hjalmarsson.*

*Fredrik Hermansson är även vd för Greencarrier Liner Agency Sweden AB som representerar ett av världens största linjerederier Evergreen med huvudkontor på Taiwan. Privat älskar han att åka skidor, segla, spela golf och han bor i Billdal med fru och snart flygfärdig dotter.*

## **PLATSER KVAR TILL ÅRSMÖTET I VÄSTERÅS 3 JUNI**

Vi är 89 anmälda till årsmötet, men har plats för ytterligare några. Sveriges vackraste spahotell, inspirerande hamntur och ett möte med framtiden - så som den visar sig på ABB, ingår i årsmötesavgiften som självklart även inkluderar lunch och middag plus själva årsmötet. Anmäl dig här: [Föreningsstämma i Västerås](#)

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

---

**Nr 4 2022 sid 7**  
[www.swe-shipbroker.se](http://www.swe-shipbroker.se)

## DONSÖ SHIPPING MEET – MÄSSAN MED HJÄRTA, ENTREPRENÖRSKAP OCH MASSOR AV SHIPPINGFOLK



På scenen vid förra mötet: Cecilia Magnusson, EU:s handelskommissionär, Carl-Henric Swanberg, styrelseordförande i Volvo, Alrik Danielson, vd på SKF och Carl-Johan Hagman, vd i Stena Rederi.

DSM2022 Commercial & Financing Meet, som äger rum 14 juni är en del av Donsö Shipping Meet och riktar sig till alla som är intresserade av sjöfartens mera kommersiella och finansiella aspekter. Därmed borde det även intressera de flesta av Skeppsmäklareföreningens medlemmar. Lyssna på intressanta huvudtalare och ta del av tre inspirerande paneldiskussioner. Det kommer också att finnas tid att besöka utställningsområdet och delta i bankettmiddagen, inspirerad av Västkusten. Storartad underhållning ingår, liksom alla trevliga människor. Läs mer: [Donsö shipping meet](#)



2 000 sjöfartsälskare åt middag, på ön som har 1 400 invånare, och lyssnade på Tommy Körberg.

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

---

Nr 4 2022 sid 8  
[www.swe-shipbroker.se](http://www.swe-shipbroker.se)



# KALENDARIUM

## Maj

16 – 26

[Examen](#) i ICS Tutorship

17

Vintersjöfartsrådet, Piteå

22 – 26

Styrelsemöte och årsmöte i FONASBA, Antwerpen

## Juni

4

Presentation av Sjöfartsverkets nya modell för farledsavgifter (för medlemmar i farledsavgiftsrådet.)

2

Styrelsemöte i Västerås (anmäl gärna ärenden att ta upp)

3

[Föreningsstämma i Västerås](#)

8

Sjöfartsverkets branschråd

14

[Donsö shipping meet](#) - konferens, mingel och middag på Donsö

## Juli

4 - 6

Maritima Mötesplatsen, under Almedalsveckan.

## September

7

Skeppsmäklarnas rekryteringsmingel för studenter som läser Internationell Logistik, i Klippan Göteborg. Save the date!

29

Världssjöfartens Dag. Save the date!

## November

10

Sjöfartsentusiastdagen, Göteborg. Save the date!

11

EMSWe-möte, Göteborg.



Sveriges Skeppsmäklareförening  
(The Swedish Shipbrokers' Association)

---

Nr 4 2022 sid 9  
[www.swe-shipbroker.se](http://www.swe-shipbroker.se)