



SKEPPSMÄKLARNYTT

Höstmötet med svaveldirektivet i fokus
Branschrådsmöte med klart besked om avgifter
Berit Blomqvist – årets Sjöfartsprofil 2014
Sjöfartsverket: nu krävs det bättre rutiner vid rapportering av ATA/ATD och farligt gods
Kalendarium

HÖSTMÖTE MED SVAVELDIREKTIVET I FOKUS

Det blev som vanligt på höstmötet, för många talare och för lite tid. Ett alldeles fullspäckt program alltså!

Med närmare 140 personer som deltog i antingen seminariet eller den avslutande Shipbrokers´ Dinner kände vi att vi börjar närma oss målet att bli helt fullsatta på våra möten.

Seminariet började efter lunchen med den retoriska frågan ”Svaveldirektivet – är allt på plats nu?” Det enkla svaret från Caroline Petrini, ansvarig för regelutvecklingen på Transportstyrelsen blev dock ett tydligt nej! Men det kommer att vara det vid nyåret...

Det enda som var helt säkert var att antalet bunkerprover, för att säkerställa att svavelhalten är under 0,1 procent, ska utökas från dagens 200 per år till 400. Eftersom Transportstyrelsen har ett krav på sig att vara helt avgiftsfinansierat berättade hon också att det fanns funderingar på att låta fartygsagenterna ta emot en faktura för varje genomförd kontroll, något som ingen i salen applåderade direkt.

Förutom de sedvanliga problemen att få redaren att acceptera alla tillägg, vore det ju extra svårt att för dem att acceptera en avgift för en kontroll som visade att man inte gjort något fel. För om fel gjorts, då blir det böter. Exakta nivåer eller exakt vem som de ska ställas ut på var inte klart vid mötet, men allt lutade då åt att det blir en avgift som

befälhavaren får attestera som en form av företagsbot. Därmed blir den juridiska hanteringen lättare, och det behöver t ex inte bevisas exakt vem som haft uppsåt, det räcker med att företaget tillskansat sig ekonomiska fördelar genom att inte ha rätt svavelhalt i bränslet.

Vi kunde också förstå att det kommer att bli en viss mjuk övergång så att ingen ska kunna fällas för att fragment av gammal bunker ska finnas kvar i tankarna strax efter årsskiftet.

– Men det betyder absolut inte att det är ok att fylla tanken med 1 procents svavel på nyårsafton, fastslog Caroline Petrini.



I den efterföljande diskussionen höll åhörarna i salen ändå med om att de flesta rederier i våra svenska farvatten kommer att följa regelverket, även om böterna antagligen kommer att understiga vinsten som skulle uppkomma vid fusk. Enligt vissa beräkningar skulle ett enda fuskande fartyg spara flera hundra tusen kronor, jämfört med att köra på det lagfästa bränslet.

En annan talare på vårt höstmöte var Karin Svensson Smith, ordförande i Riksdagens Trafikutskott. Nedan citerar vi Bertil Arvidssons krönika som han skrev i Sjöfartstidningen efter vårt möte:

”På Skeppsmäklareföreningens höstmöte den 6:e november, en utmärkt och välbesökt tillställning, redovisade Trafikutskottets nya ordförande, Karin Svensson Smith (MP), sin syn på sjöfarten och transportfrågorna i övrigt.

Karin Svensson Smith gav klara besked;

– Transportslagen skall behandlas lika, varje transportslag skall bära sina kostnader.

Detta är ett viktigt budskap. Den förra regeringen sa visserligen samma sak men i verkligheten så satsade ju Alliansregeringen på billiga lastbilstransporter med omfattande undantag från EU:s regler (högre bruttovikt, längre fordon) och kraftiga subventioner (låg internaliseringsgrad). Inte ens direkt olagliga och därmed mycket billiga lastbilstransporter stoppades. Det är därför viktigt att vi verkligen ser till att den nya regeringen och sjöfartsnäringen konkret kommer överens om hur konkurrensneutralitet skall åstadkommas. Vi borde ju åtminstone kunna bli överens om hur lastbilen och sjöfarten skall få konkurrera på lika villkor men om vi skall vara trovärdiga i ett sådant krav krävs det nog att hamnarnas subventioner av lastbilstransporter upphör.

– Vi måste ha mer sjöfart och vi behöver hjälpas åt för att åstadkomma detta. Det måste bli stopp på de långa, tunga lastbilstransporterna. Underhållet av vägarna kostar 12 miljarder per år.

I detta sammanhang ville Karin Svensson Smith se mer samarbete mellan järnväg/sjöfart.

Även denna invit är ju viktigt att försöka konkretisera. En bra sak som förra regeringen gjorde var ju att avsätta pengar för den långsiktiga satsningen på forskning inom sjöfartsområdet. Låt oss nu använda dessa pengar till att just åstadkomma det Trafikutskottets nya ordförande vill, t.ex. genom satsningar på utveckling av inlandssjöfarten i nära samarbete med järnvägen.

– Det är rimligt att vi delar på kostnaderna när stora tekniksprång behövs, t.ex. för att minska miljöpåverkan, även när det gäller sjöfart. Staten bidrar ju i andra sammanhang, t.ex. när det gäller utvecklingen av uthålliga städer.

Hon nämnde i detta sammanhang den mycket lyckade s.k. treparts-överenskommelsen (1998) när staten ekonomiskt stöttade införandet av avgaskatalysatorer men betonade samtidigt att nya tider kräver nya modeller.

Mycket tydligare kan ju inte en invit till samverkan och erbjudande om ekonomiskt stöd göras. Vad som behövs nu är konkreta förslag på hur staten kan bidra i den situationen vi har idag med kraftigt ökade kostnader på grund av svaveldirektivet.

– Det måste bli tydligare vem som ansvarar för vad. Det behövs stora investeringar i infrastruktur. När det gäller t.ex. LNG som nu är aktuellt så är infrastrukturen statens ansvar.

Jag noterade, med glädje, att Karin Svensson Smith ser LNG som en brygga mellan fossila bränslen och biobränslen, en inställning som inte tidigare har redovisats från Miljöpartiet.”

Bertil Arvidsson; senior advisor, Sjöfart & transport

Vi hade också en mängd andra talare och viktiga budskap som levererades under dagen. Preems miljöchef Sören Ericsson samt Henrik Källsson på Erik Thun AB och Karolina Kjellgren på WWL redogjorde för vad de såg som hot och möjligheter med det kommande svaveldirektivet.



Karin Svensson Smith i livlig diskussion med Lars Rexius, Karolina Kjellgren, Michael Kjellberg och Anna Taranger under kafferasten.

Efter kaffet redogjorde ITF för hur och varför de ibland lägger fartyg i blockad och Christopher Pålsson och Niklas Bengtsson på maritime –insight levererade sjöfartsfakta i ett rasande tempo tillsammans med vår egen containerexpert Lars Green. Seminariet avslutades med information från Sjöfartsverket där verkets generaldirektör bland annat kunde redovisa stora besparingar innan Jörgen Sjöholm gav den senaste informationen kring Single Window som träder i kraft 1 juni 2015.

– Vi ligger väldigt bra till, vi ligger i själva verket först av EU-länderna. Men tyvärr ser det inte lika bra ut i andra länder, konstaterar han.

Jörgen Sjöholm och hans medarbetare höll tidigare i höst en workshop i Sundsvall för föreningens norrlandskrets och den 9 december blir det en workshop i Göteborg och tanken är att i vår ha ytterligare minst en work shop i södra och/eller östra Sverige.

Dagens avslutades som vanligt med en Shipbrokers´ Dinner, denna gång på Valand.

2015 års höstmöte är beslutat till 26 november för att slippa konkurrera med Eisbeinessen, Trämässan och Sjöfartsverkets stora ledningsgruppsdagar. Alla som vill ta del av nästa års snackisar inom svensk skeppsmäkleri och övrig sjöfart bör alltså redan nu skriva in Göteborg den 26 november i kalendern.

BRANSCHRÅDSMÖTE MED KLART BESKED OM AVGIFTER

Näringsdepartementet fortsätter att kalla branschen till informationsutbyte, vilket uppskattas även om det ibland kanske inte är så mycket nytt som kommer upp. Men en regelbunden dialog är alltid välkommen. Transportenhetens chef Hans Brändström inledde mötet med att konstatera att den nya regeringen inte har hunnit sätta sig in i sjöfartens alla frågor, men att infrastrukturminister Anna Johansson ser positivt på den maritima strategin som den tidigare regeringen påbörjade.

När det gäller svaveldirektivet och dess kontroll- och sanktionsmöjligheter kunde man inte heller vid detta mötet, den 24 november, redogöra för hur det kommer att se ut fem veckor senare; den 1 januari 2015.

I första hand vill regeringen införa miljöstraffavgifter, medan man på längre sikt vill införa den luftföroreningsavgift som Transportstyrelsen föreslagit. Det senare kräver dock lagändring vilket tar tid.

Däremot lämnades klart besked om att ingen avgift kommer att debiteras rederierna (och dess fartygsagenter) vid kontrollen av bränslekväliteten. Därmed kan vi nog konstatera att våra invändningar på höstmötet tagits i beaktande.

Vidare informerades om att de tekniska reglerna för Inlandssjöfarten kommer att vara på plats inom några veckor. Det har varit ett omfattande arbete, då det är ett helt nytt område för Sverige. Arbetet har utgått från att reglerna i möjligaste mån ska hamna så nära EU direktivet som möjligt. Departementet kommer att kalla till ett möte med berörda myndigheter och näringen i januari för att se vad mer som behöver göras inom ramen för inre vattenvägar.

Tonnageskatteutredningen som ska vara klar den 31 januari kommer ut på remiss. Här fick departementet tydliga signaler från Sveriges Redareförening om att de vill se en mycket snabb remissomgång; "Point taken" blev svaret på den frågan.

BERIT BLOMQVIST – ÅRETS SJÖFARTSPROFIL 2014

Pressrelease från Göta Älvklubben i sin helhet: "Sveriges Skeppsmäklareförenings vd Berit Blomqvist har utsetts till Årets Sjöfartsprofil 2014. Hon har varit en stark profil inom svensk sjöfart i många år och varit med att driva på utvecklingen inom näringen.

Berit Blomqvist startade sin sjöfartsbana redan 1976, som mässjanta på den då nybyggda Tor Scandinavia. Efter den erfarenheten har hon varit sjöfarten trogen och bland annat arbetat inom Sjöfartsforum, varit med och arrangerat Sveriges första Världssjöfartens dag och varit ordförande för Wista Sverige, som samlar kvinnliga ledare inom sjöfarten. Sedan 2002 har hon innehaft sin nuvarande tjänst som vd för Sveriges Skeppsmäklareförening.



Årets Sjöfartsprofil utses varje år av Göta Älvklubben med syftet att synliggöra några av alla dem som arbetar inom sjöfartsnäringen i Sverige. Den som utses ska under året ha utmärkt sig med nya idéer, gott entreprenörskap, goda visioner eller på annat sätt visat på den kraft som finns inom dagens svenska sjöfart.

I juryns motivering stod:

"Med genuint engagemang, gedigen sjöfartskompetens och framgångsrikt ledarskap har Berit Blomqvist lyft Sveriges Skeppsmäklareförening till allt högre nivåer. Hon har med en aldrig sinande energi drivit och utvecklat föreningens relationer med myndigheter och makthavare. 2014 arrangerade hon, med stort internationellt engagemang, FONASBA:s världsmöte, vilket gagnat både svensk sjöfart och det maritima klustret i Göteborg."

Berit Blomqvist var både glad och rörd när hon tog emot priset.

– Jag är så glad och stolt över den här utmärkelsen. Nu när jag snart arbetat inom sjöfarten i 40 år, känner jag mig faktiskt som en profil, sa hon efter att ha tagit emot blommor och diplom från Göta Älvklubbens ordförande Per Överman.

Sveriges Skeppsmäklareförening
(The Swedish Shipbrokers' Association)

Nr 11 2014 – sidan 6
www.swe-shipbroker.se

SJÖFARTSVERKET: NU KRÄVS DET BÄTTRE RUTINER VID RAPPORTERING AV ATA O ATD OCH FARLIGT GODS

Kansliet har flera gånger blivit uppmärksammade av Sjöfartsverket på att det är flera fartygsagenter som struntar i att rapportera ATA och ATD inom den korrekta tidsramen. Nu säger dock Sjöfartsverket själva att det största problemet gäller fartygsagenter som inte är anslutna till föreningen, men vi vidarebefordrar ändå deras önskan om allmän skärpning hos dem som inte gör rätt idag.

– Vi har kontrollerat alla anmälningar som gjordes mellan den 25 oktober och 18 november i år och fann då 47 anlöp som varken har ATA eller ATD inrapporterade på sig, säger Mats Kannerstål på Sjöfartsverket. Vidare fann vi 75 anlöp som inte har ATD satt, dvs ”öppna” anlöp. Det vore önskvärt att se till att de snarast stängs av ansvariga mäklare.

– Vårt problem är att den europeiska sjösäkerhetsbyrån EMSA påpekar detta för Sverige en gång i månaden och det vore tjusigt om vi kunde beröva dem möjligheten att hota oss med böter hela tiden...

Här är den officiella lagtexten:

Rapporteringskyldighet för fartyg som lämnar en hamn i en EU-medlemsstat med farligt eller förorenande gods finns reglerad i EU-direktivet ”EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS DIREKTIV 2002/59/EG”, Artikel 13.1:

”Fartygsoperatören, agenten eller befälhavaren på ett fartyg, oavsett dess storlek, som lämnar en hamn i en medlemsstat med farligt eller förorenande gods skall senast vid avgången lämna de uppgifter som anges i bilaga I.3 till den av medlemsstaten anvisade behöriga myndigheten.”

<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/SV/TXT/PDF/?uri=CELEX:32002L0059&qid=1415269225827&from=SV>

Samt på engelska:

<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?qid=1415274106621&uri=CELEX:32002L0059>

KALENDARIUM 2015

Januari

22 mi Executive Meeting, Göteborg

Februari

5 Styrelsemöte, Stockholm
16 Sjöfartspolitiskt Toppmöte, Stockholm
18 Seminariedagen på Sjölog, Göteborg
19 Mässdagen på Sjölog, Göteborg

Mars

2 – 4 Europeiskt sjöfartsmöte, Bryssel

April

20 Swedish Maritime Day, Göteborg
20 -30 Examen i vår internationella skeppsmäklarutbildning, Gbg

Maj

21 Styrelsemöte, Norrköping
22 Årsmöte i Norrköping, boka dagen redan nu!