



SKEPPSMÄKLARNYTT

Det finns platser kvar för dig som vill veta mer om grundläggande sjörätt, den 6 december
Maritime Single Window - nu i en förvaltningsfas
Fullsatt, livfullt och inspirerande höstmöte där vi äntligen hittat hem!
Hamnkonflikten nu hos Medlingsinstitutet
Transportstyrelsen tar bort svavelkontrollavgifterna den 1 januari 2017!
Eller gör de inte det? Nya signaler i sista stund...
Maritim åtgärdsplan till infrastrukturministern
Per Thörnblom på GAC fick fint pris i Australien
Examen i ICS Tutorship
Kalendarium

DET FINNS PLATSER KVAR FÖR DIG SOM VILL VETA MER OM GRUNDLÄGGANDE SJÖRÄTT, DEN 6 DECEMBER

Vad kan du och dina anställda om sjöfartens juridiska grundbegrepp? Känner alla till konossementets (B/L) verkliga innebörd? Vad innebär de olika begreppen i Incoterms? Vad är skillnaden mellan konossement och sea waybill?

Kursen riktar sig till alla som vill veta mer om sjöfartens spelregler! Den är inte endast till för skeppsmäklare i vid bemärkelse, utan är lika bra för transportköpare som för anställda på rederier och i hamnar som vill förkovra sig.

Kursen bygger på en blandning av undervisning och problemlösning i grupp och ges i föreningens nya utbildningslokal: Chalmersska Huset, mitt emot Stadsmuseet i Göteborg, Södra Hamngatan 11.

Pris: 6 000 kr, inkl kursmaterial, lunch och fika. Medlemmar i Sveriges Skeppsmäklareförning kan söka utbildningsstipendier.

För mer info, anmälningstalong och fullständig kursinfo maila info@swe-shipbroker.se

MARITIME SINGLE WINDOW - NU I EN FÖRVALTNINGSFAS

MSW, Maritime Single Window, anses numera färdigprojekterat, och kommer hädanefter bara att förvaltas. Exakt vad det innebär kanske vi inte kan säga ännu, men klart är att några större förändringar blir svåra att genomföra då det helt enkelt inte finns pengar avsatt till sådant. Nu efter att den senaste releasen lanserats ska MSW vara klart!

Förvaltningen kommer dock att fortsätta arbetet med att förenkla för näringen. Det kommer att släppas en version innan jul som korrigerar de buggar som uppmärksammats sen den senaste releasen. Men något datum för detta är ännu inte fastställt.

Den samlade bedömningen är alltså att det kanske inte ännu är helt bra, men att det hela tiden blir bättre och bättre.

-Vi har efter releasen tagit till oss nya förändringar, t ex önskemålet om att förtydliga förstasidans anlöpslista ytterligare. Men nu är vi i ett nytt läge och från och med nu drar alla ändringar med sig kostnader, vilket betyder att vi måste ta hänsyn till dessa och se över alla önskemål och förbättringsförslag som kommer in, säger Jonna Tornemark som numera är ansvarig för förvaltningen av Single Window.

På mötet som Sjöfartsverket anordnade innan vårt höstmöte kunde båda sidor uppskatta det ömsesidiga utbytet av erfarenheter, särskilt när det görs i en konstruktiv anda.

FULLSAT, LIVFULLT OCH INSPIRERANDE HÖSTMÖTE DÄR VI ÄNTLIGEN HITTAT HEM!



Sveriges Skeppsmäklareförening
(The Swedish Shipbrokers' Association)

Allt sedan 2003 då vi anordnade vårt första höstmöte har vi letat efter den bästa seminarielokalen och framförallt, den bästa middagslokalen. I år kan man säga att vi hittat hem! Med middagen på Chalmersska Huset, tvärs över kanalen från Stadsmuseet har vi inte bara hittat den närmaste middagslokalen, utan även den vackraste.

Trots att vi var 132 personer anmälda till middagen kändes lokalerna intima och ståndsmässiga; en värdig avslutning på en späckad dag. Totalt deltog över 150 personer under dagen.

Vi började redan 9 00 med Sjöfartsverkets möte om Maritime Single Window (se ovan) och fortsatte sedan efter den gemensamma lunchen med Stenas Carl-Johan Hagman som i ett rasande tempo drog de breda penseldragen över sjöfartens framtid.

Vi har länge vant oss vid att sjöfartens omsättning ökar ungefär dubbelt jämfört med världens BNP, men det sambandet verkar vara brutet nu. Det beror främst på att produktion flyttar närmare konsumtion, men vi är dessutom bara i början av omdaning som följer på utvecklingen av till exempel 3D-skrivare. Varvsöverkapaciteten är också oroande stor, och när efterfrågan minskar blir varvsledningarna allt mer desperata. Det är mycket folk anställda på varven i Sydkorea, Kina och Japan och för dem är en sinande efterfrågan en riktig mardröm, som vi ännu inte sett slutet av.

Däremot är överkapaciteten på fartygssidan en fullt levande mardröm för alla containerrederier, något som Ola Möllersten, chef DHL Sjö, utvecklade samtidigt som han gav sin syn på containerkrisen.

Den stora diskussionen handlade dock om överföringen från väg till sjö. Varför blir det aldrig mer än vackra ord i den ambitionen? undrade vi från scenen.



Fr v: Carl-Johan Hagman, Stena AB; Marielle Svan, Sjöfartsverket; Fredrik Hermansson, GreenCarrier Liner Agency; Eric Hjalmarsson, Thor Shipping & Transport, Peter Anderson, Jönsson Novabolagen samt Sjöfartsverkets informationschef Ulrika Ekström.

Marielle Svan, enhetschef på Sjöfartsverkets infrastrukturenhet och projektägare till utredningen om hur gods kan överflyttas från landsväg till vattenväg var i alla fall försiktigt optimistisk om att hennes utredning kommer att ge några viktiga pusselbitar så att utvecklingen snart ska ta fart. Utredningen ska presenteras före nyår.

Sveriges Skeppsmäklareförening
(The Swedish Shipbrokers' Association)

Fredrik Hermansson, GreenCarrier Agency; Eric Hjalmarsson, Thor Shipping & Transport, Peter Anderson, Jönsson Novabolagen inledde därefter debatten om vad skeppsmäklarna tycker behövs för en kraftfull överflyttning.

I fokus sattes då konkurrensneutralitet mellan transportslagen, lägre kostnader för omlastning och att staten verkligen måste se vattenvägen som en möjlighet och satsa på den därefter.

Våra inbjudna politiker Stina Bergström, miljöpartist och aktiv i Vänerfrågan och Boriana Åberg, moderat och ansvarig för den moderata sjöfartspolitikerna gav sig in i debatten och betonade gång på gång att de vill vara med och se verkliga resultat i form av mer gods på sjön. Vad gäller Vänersjöfarten menade Stina Bergström att det behövs beslut i riksdagen redan i vår för att säkra att finansieringen av de nya slussarna kommer in i den kommande infrastrukturplanen där 622 miljarder ska fördelas mellan åren 2018-2029.

Fredrik Backman, sjötransportchef Preem, kunde berätta något av en solskenshistoria om hur de kunnat spara både miljö och pengar genom att involvera fartygsagenten Ferm & Olsson på ett nytt sätt, så att inget av Preems fartyg behöver köra för fullt för att sen behöva ligga för ankars för att invänta sin tur till kajplats.

-Det är ingen raketforskning, men genom bättre och tätare kommunikation har vi under ett år minskat utsläppen av Co2 med 208 700 kg, NoX med 3 600 kg och 2 250 kg Sox samt sparat 30 000 USD i minskade bränslekostnader.

-Det är en del juridik som behöver justeras, men det här exemplet borde kunna utvecklas och spridas över världen för ännu större globala effekter, säger Fredrik Backman.

Ragnar Johansson, vd på Svenska Orient Linien och Pia Berglund, vd på föreningen Svensk Sjöfart gav sin bild av dagsläget för svensk sjöfart.

-Vi har aldrig haft så många fartyg i beställning, aldrig varit så stora miljöföregångare som nu och för första gången ligger vi överst på Paris MoUs lista över de bästa fartygen ur säkerhetssynpunkt. Det går bra för svensk sjöfart just nu, deklarerade de båda.

Innan middagen gav John Foord, nyvald ordförande i FONASBA, en exposé över de frågor som vår internationella förening arbetar med just nu.

Sjöfartstidningen har även gjort en liten artikel efter mötet, läs mer på <http://www.sjofartstidningen.se/halla-dar-berit-blomqvist-4/>

HAMNKONFLIKTEN NU HOS MEDLINGSINSTITUTET

Som vi tidigare meddelat har vi engagerat oss i strejken som Hamn4an häromveckan genomförde i APMs containerterminal i Göteborg.

Bland annat skrev vi en debattartikel i Göteborgs-Posten där vi där vi föreslog tvångsmedling via Medlingsinstitutet om de inte kunde lösa konflikten på egen hand. Det var därför med viss stolthet som vi på vårt höstmöte kunde inleda dagen med att berätta att Sveriges Hamnar (som för APMTs talan) och Hamnarbetarförbundet samma dag skrivit till Medlingsinstitutet och gemensamt begärt frivillig medling i konflikten.

Sedan i måndags är därmed samtliga stridsåtgärder, alltså både strejker och blockader, nedlagda och parterna för nu intensiva förhandlingar med de båda medlarna.

Vi håller alla tummar vi för att det ska lösa konflikten, en gång för alla!

Ta gärna del av debattartiklarna på GPs hemsida:

<http://www.gp.se/nyheter/debatt/hamnstrejken-orsakar-stor-skada-tv%C3%A5ngsmedla-1.3962541>

TRANSPORTSTYRELSEN TAR BORT SVAVELKONTROLLAVGIFTERNA DEN 1 JANUARI 2017!

Skeppsmäklareföreningen har allt sedan Transportstyrelsen införde en särskild avgift för svavelkontroll protesterat högljutt. Det har helt enkelt inte känts förenligt med svensk rätt att ta ut en avgift om 3 500 kr för alla, oavsett om man skött sig eller ej, bara för att man blivit utvald till kontroll. Boriana Åberg, moderaternas sjöfartspolitiska talesperson i Trafikutskottet, har uppmärksammat vårt ansträngningar och förde in frågan i Riksdagen genom en interpellation och vi själva har tagit upp det i våra remisser och vid samtliga möten med Transportstyrelsen. Och just nu, när vi nästan gett upp, ändrar sig Transportstyrelsen!

Eller som Transportstyrelsen själva skriver på sin hemsida:

”Vi går branschen till mötes i fråga om avgifter för svavelprov i fartygsbränsle. Tidigare sände vi alla svavelprover till laboratorium och tog då också ut en avgift för det. Från den 1 januari byter vi arbetssätt och använder handmätare för viss del av kontrollerna. För de kontroller som kan utföras med handmätare, kommer vi bara att ta ut en avgift om gränsvärdet har överskridits. Då tar vi ut avgift för laboratoriekontrollen som verifierar det mätvärde som handmätaren gav.”

TACK TRANSPORTSTYRELSEN FÖR DETTA!

Transportstyrelsen inför också:

- höjning av årsavgiften, för samtliga kategorier, för periodisk tillsyn av fartyg med 20 procent.

Sveriges Skeppsmäklareförening
(The Swedish Shipbrokers' Association)

Nr 11 2016 – sidan 5
www.swe-shipbroker.se

- en ny avgift på 2 800 kronor för tillståndsprovning kopplat till transporter av farligt gods (för både första och varje tillkommande fartyg).
- löpande avgift på 1 400 kronor per timme samt en fast avgift på 2 800 kronor i samband med kontroll av båtskrov för förekomst av Tributyltenn (TBT)*. Avgiften tas ut enbart om vi upptäcker att TBT förekommer på skrovet. Avgift ska även tas ut för att täcka kostnader för provtagning, undersökning av prov samt övriga kostnader som uppkommer i ärendet.
- höjning av registerhållningsavgiften för fartyg (från 400 kronor till 500 kronor).
- löpande avgift på 1 400 kronor per timme samt en fast avgift på 2 800 kronor för marknadskontroll enligt lagen om fritidsbåtar och vattenskotrar samt lagen om marin utrustning. Avgiften tas bara ut när en marknadskontroll har utförts och förrättningen har medfört att Transportstyrelsen utfärdar ett föreläggande eller ett förbud.

Ta del av [Transportstyrelsens föreskrifter \(TSFS 2016:105\) om avgifter](#).

ELLER GÖR DE INTE DET? NYA SIGNALER I SISTA STUND...

Strax innan detta nyhetsbrevs pressläggning fick vi dock veta att Transportstyrelsen informerat om detta på ett något märkligt sätt. Samtidigt som man inför de nya reglerna där de som testas via handmätare inte behöver betala något, inför man en kvot av kontroller som skickas direkt till laboratorietest – och för dessa tester kommer man att ta ut en kontrollavgift på 3 500 kronor!

I år har man utfört 400 kontroller som debiterats med 3 500 kronor i avgift, men från och med årsskiftet behöver man bara göra 55 kontroller. Det är ju bra för de 345 redare som slipper (men som aldrig kommer att veta att de annars kunde ha blivit uttagna), men för de 55 som ändå blir uttagna är problemet naturligtvis lika frustrerande som tidigare.

Enligt Caroline Petrini, miljöszakunnig på Sjö- och luftfartsavdelningen på Transportstyrelsen, beror det hela på att Transportstyrelsen är skyldigt att ta ett visst antal oljeprover enligt svaveldirektivet och tillhörande genomförandebeslut.

- Men om man använder fjärrmättningsmetoder (sniffer) eller quick-scanmetoder (handmätare) kan man halvera antalet prover. De oljeprover som måste tas enligt beslutet utan handmätaren/sniffer kommer vi fortsättningsvis att fakturera. Tillsynen ska vara riskbaserad och här pågår arbete inom EMSA för att ta fram ett gemensamt verktyg för medlemsstaterna i Thetis-EU.

- Antalet kontroller bygger på antalet individuella fartygsanlöp som medlemsstaten har. För svensk del kommer att innebära att vi ska göra ungefär 274 dokumentationskontroller varav 109 ska vara oljeprover. Om man bedriver tillsyn med sniffer eller handmätaren kan siffran för antalet oljeprover halveras enligt genomförandebeslut 2015/253. Det innebär att det blir ungefär 55 oljeprover som blir fakturerade. Transportstyrelsen har inte för avsikt att ta fler oljeprover än vad som krävs enligt genomförandebeslutet.

I praktiken betyder detta följande:

Sveriges Skeppsmäklareförening
(The Swedish Shipbrokers' Association)

Om ett fartyg råkar ut för en kontroll som genomförs med hjälp av handmätare, som inte visar på förhöjda värden, kostar inte kontrollen något. Om handmätaren visar förhöjda värden och proverna därmed behöver skickas till laboratorium för analys, kommer avgift bara att utgå om analysen visar på förhöjda värden, annars blir det ingen avgift.

MEN de fartygs som råkar kontrolleras som en del i de 55 som måste analyseras, de kommer att faktureras även om de helt klart ligger under gränsvärdena.

Enligt Caroline Petrini har inte heller Transportstyrelsen mandat att räkna in de analyser som efter handmätning skickas för analys i de 55 som måste analyseras varje år.

Det kan inte bara vara föreningens kansli som finner detta oerhört märkligt!

När föreningen försökt reda klarhet i detta hamnade vi till slut hos Gunnar Ljungberg, som är enhetschef på avdelningen för fartyg- och luftfartyg på Transportstyrelsen och den som ytterst fattat beslutet.

Efter en lång diskussion enas vi om att föreningen ska författa ett brev med våra synpunkter för en eventuell omprövning av beslutet. Vi kommer att göra det inom kort och utgår därmed ifrån att Transportstyrelsen kommer att hitta en lösning på problemet.

Vårt förslag är att man först och främst räknar in alla laboratorieanalyser, oavsett om de kommit via handmätare eller ej, som en del av de 55. De som eventuellt sedan återstår, får helt enkelt finansieras på annat sätt. Om 55 kontroller inte faktureras minskas Transportstyrelsens omsättning med 196 000 kronor. Om t ex 45 av dessa kontroller kan räknas in som gjorda efter handmätning återstår 10 kontroller eller 35 000 kronor i minskade inkomster. Det måste finnas bättre lösning på det intäktsbortfallet än att låta dem som utsätts för kontroll - och gjort allt rätt – betala för dem!

Ett alternativ är att helt enkelt sätta böterna för dem som trots allt fuskar så höga att de betalar för kontrollerna.

Vi återkommer alltså i ärendet!

MARITIM ÅTGÄRDSPLAN TILL INFRASTRUKTURMINISTERN

Sjöfartsforum har nu överlämnat sin maritima åtgärdsplan till infrastrukturminister Anna Johansson. Åtgärdsplanen är en sammanfattning av den maritima näringsens förslag till hur regeringens maritima strategi kan utvecklas och ett svar regeringens maritima strategi.

Anna Johansson pekade vid mottagandet på att den maritima strategin kommer att kopplas samman med flera andra strategier som regeringen utfärdat och underströk betydelsen av fortsatt dialog och samverkan.

– Det är drygt ett år sedan vi presenterade den maritima strategin och den togs fram i bred samverkan med många olika aktörer. Det är både fördelen och utmaningen med den maritima strategin att den spänner över många olika segment och branscher, sa Anna Johansson.

Vidare sa hon att det kommer, som redan har aviserats från regeringen, ett sjöfartsinitiativ som är mer inriktat på enbart sjöfarten. Infrastrukturministern betonade att strategin inte är en slutprodukt eller handlingsplan med tidsbestämda åtgärder.

– Det är en strategi som utgör en plattform för fortsatt arbete. Därför är det väldigt roligt att ett drygt år senare se att den har fungerat precis så. Jag ser fram emot att ta del av de inspel som ni kommer att göra.

Anna Johansson sa också att det pekas ut områden i strategin som behöver fördjupas och tas fram åtgärder för.

– Det är långtifrån så att det är regeringen eller statens myndigheter som ska göra allt detta. Det vilar ett stort ansvar på kommuner, regioner, akademien, men också på er som är verksamma i näringen: enskilda företag, branschorganisationer och så vidare. Kanske viktigast av allt är att man gör detta i god samverkan, menade ministern.

Av den maritima åtgärdsplanen framgår att de områden inom klustret där det finns tydliga gemensamma beröringspunkter i första hand gäller efterfrågan på en maritimt inriktad forskningssatsning, en omfattande insats för att minska regelbördan för företag och vikten av att samhällsplaneringen i högre utsträckning tillgodoser den maritima näringens behov.

Vad gäller branschspecifika åtgärder för sjöfarten understryks bland annat vikten av konkurrensneutralitet mellan transportslagen. Detta uppnås både genom innovationsutveckling som kan öka effektiviteten i exempelvis hamnar, men också avgiftsstrukturer för användning av olika infrastrukturslag.

I åtgärdsplanen listas ett antal punkter för vad som behöver göras att bättre utnyttja sjöfartens kapacitet:

- * Stärkt konkurrenskraft för sjöfarten
- * Stimulera överflyttning till sjöfarten inom persontrafikområdet
- * Låt fartyg under 400 bruttoton omfattas av skattenedsättningen för landansluten el
- * Fyrdubbla forsknings- och innovationssatsningen som ryms inom Trafikverkets så kallade sjöfartsportfölj
- * Se över sjöfartens avgifter för att nå miljö- och sysselsättningsmål
- * Säkerställ att sjöfarten i högre utsträckning ingår i infrastrukturplaneringen genom att utveckla Trafik- och Sjöfartsverkens uppgifter
- * Ett system för finansiering av miljöinvesteringar skulle kunna vara ett exempel på ett ekonomiskt incitament för att underlätta omställningen till mer hållbara transporter
- * Använd innovationsdrivna offentliga upphandlingar för att främja sjöfart
- * Utveckla funktionella regelverk för den så kallade specialsjöfarten

EXAMEN I ICS TUTORSHIP

Höstens examensperiod i ICS Tutorship hölls i november och i Sverige var det fem elever som tentade åtta ämnen. Resultaten kommer den 16 februari.

Nästa examenstillfälle är i maj och det går att anmäla sig ända fram till den 2 april. Det är förstås bra att anmäla sig så snart som möjligt så att man får en längre period att läsa.

Studierna bygger på egen läsning samt korrespondens med handledare.

Kontakta kansliet för mer information: info@swe-shipbroker.se.

PER THÖRNBLOM PÅ GAC FICK FINT PRIS I AUSTRALIEN



Per Thörnblom på GACs göteborgskontor kan glädja sig åt att ha fått Australian Shipping & Maritime Industry Awards 2016 för det arbete som han utfört i samband med att en 410 ton tung, 15 meter hög och 22 meter lång akryl- och stålkonstruktion fraktades från Nya Zeeland till Maldiverna.

Priset heter "Excellence in Break Bulk/Project Cargo Transport and Handling-Award."

På Maldiverna installerades den tunga akryl- och stålkonstruktionen under vattenytan för att bli världens största undervattensrestaurang.

Ett års förberedelser behövdes innan allt var på plats, och då fick Per Thörnblom bland annat själv agera lots (han är fd sjökaptan) på fartyget som lastade undervattenrestaurangen eftersom inga lotsar fanns att tillgå på den lilla atollen.

Just idag den 1 december är det grand opening!

Vill du se ett års arbete på 60 sekunder? Klicka här! <https://youtu.be/sxNfdJCmvms>

Sveriges Skeppsmäklareförening
(The Swedish Shipbrokers' Association)

KALENDARIUM

December

6

Kurs i grundläggande Sjörätt, med fokus på avtalsrätt och konossement, Göteborg. Läs mer på: www.swe-shipbroker.se
Det finns plats kvar!!!

Februari 2017

8

Styrelsemöte, Norrköping

Maj 2017

11

Styrelsemöte, Kalmar

12

Årsmöte i Kalmar, med middag på Kalmar Slott