



SKEPPSMÄKLARNYTT

13 februari – absolut sista dag för ICS-anmälan
Trafikens samhällsekonomiska kostnader ska nu utredas på allvar
Norska regeringen lanserar hamnstrategi
Är svavelkontrollavgifterna ens lagliga?
Fartygsagentrollen bör utredas – föreningens förslag till remissvar om single window
Åtta kommuner har fått provningstillstånd för överklagande av göta älvbron
En ny medlem – OOCL!
Medlemsnytt
Kalendarium

13 FEBRUARI – ABSOLUT SISTA DAG FÖR ICS-ANMÄLAN

Det börjar nu blir dags att bestämma sig om man vill läsa vår internationella Skeppsmäklarutbildning i vår. Den absolut sista anmälningsdagen är 13 februari.

Som de flesta vet vid det här laget är det en distansutbildning och för att klara de mycket tuffa examensskrivningarna får man en handledare, utsedd av oss.

Följande ämnen finns att läsa i vår:

Introduction to Shipping, Legal principles in shipping business, Economics of sea transport, Shipping Business, *Dry Cargo Chartering, Ship Operations and Management, Tanker Chartering, Ship Sale and Purchase, Liner Trades, Port Agency, Port and Terminal Management, Logistics & Multimodal Transport, Offshore Support Industry, Shipping Law, Shipping Finance, Marine Insurance.*

För dem som klarar kursen Shipping Business plus ett av de rena skeppsmäklarämnena (i kursiv stil ovan) ges dessutom titeln Diplomerad Skeppsmäklare med diplom, blommor och applåder i samband med årets höstmöte i november, i alla fall till dem som har ett års yrkeserfarenhet inom "sitt" ämne.

Alla kursplaner finns på ICS hemsida <http://www.ics.org.uk/learning/ics-syllabus> där du kan läsa mer om vad exakt varje kurs innehåller.

Alla med intresse för detta får gärna höra av sig till oss för utförligare information: info@swe-shipbroker.se. Mer info finns även på vår hemsida: www.swe-shipbroker.se och ICS www.ics.org.uk.

TRAFIKENS SAMHÄLLSEKONOMISKA KOSTNADER SKA NU UTREDAS PÅ ALLVAR

Regeringen har i gett Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI) i uppdrag att ta fram och uppdatera kunskapsunderlag om trafikens samhällsekonomiska kostnader. Uppdraget omfattar alla trafikslag och både gods- och persontransporter. VTI ska bland annat beskriva geografisk differentiering av kostnader inom Sverige. Dessutom ingår att studera detta internationellt med fokus på våra grannländer inom EU. I uppdraget ingår även att VTI ska titta på hur konkurrenssituationen för näringslivet ser ut när det gäller samhällsekonomiska kostnader i Sverige och i omvärlden. Under arbetets gång ska VTI föra dialog med berörda aktörer.

– Alla transportslag betalar idag skatter och avgifter för infrastruktur, men dessa kan behöva göras mer effektiva. VTI hade tidigare ett liknande uppdrag men regeringen bedömer att frågan om rättvis och effektiv prissättning av transporter kräver fortsatt arbete. Forskning och data behöver uppdateras för att grundligt belysa transporterens samhällsekonomiska kostnader. Därför får VTI idag detta uppdrag som ska redovisas 2016, säger infrastrukturminister Anna Johansson.

VTI ska delredovisa uppdraget till Näringsdepartementet senast den 1 november 2016.

NORSKA REGERINGEN LANSERAR HAMNSTRATEGI

Den 21 januari presenterade den norska regeringen en hamnstrategi som är den första i sitt slag.

– Strategin är en del av regeringens ansträngningar med att flytta över mer gods från väg till sjö. Som en del av strategin presenteras både konkreta och möjliga åtgärder för att stärka sjöfarten, säger Norges transportminister Ketil Solvik-Olsen.

Redan i regeringsförklaringen som avlades hösten 2013 förklarade den norska regeringen att man skulle utarbeta en nationell hamnstrategi för att öka kustsjöfarten.

När den nu presenteras är det med fokus på följande punkter:

- Forenkling av havnestrukturen

- Utvikling av effektive, intermodale knutepunkter gjennom styrking av stamnetthavnregimet
- Legge til rette for sterkere og mer robuste havner
- Utvikle et regelverk for havnekapital som legger til rette for markedsorienterte havner til det beste for sjøtransporten

Mer informasjon: <https://www.regjeringen.no/nb/aktuelt/ny-havnestrategi-regjeringen-vil-styrke-sjotransporten/id2362456/>

Hur ser den svenska regeringens plan ut för att stärka sjöfarten? Ingen vet. Men särbehandlingen av sjöfarten så som det transportslag som hela tiden ska betala för varenda krona fortsätter. Eller vad tycks om nedan:

ÄR SVAVELKONTROLLAVGIFTERNA ENS LAGLIGA?

Som vi skrivit nu i de två senaste numren av Skeppsmäklarnytt anser vi att Transportstyrelsen agerar helt fel när de tar betalt för svavelkontroller som görs för att kontrollera efterlevnaden av SECA-direktivet som infördes vid årsskiftet. (Innebär att inget fartyg får ha bunkers med högre svavelhalt än 0,1 procent inom Östersjön, Nordsjön och Engelska kanalen.)

Enligt Transportstyrelsen har cirka femton kontroller utförts nu i januari, men ännu har inget medlemsföretag uppgett att de sett någon faktura. Transportstyrelsen uppger också att ingen av kontrollerna visat på för höga svavelhalter.

Däremot har vi fått reda på Transportstyrelsens juridiska grund för att ta betalt. Bestämmelserna om tillåten svavelhalt i fartygs bränsle finns i svavelförordningen som har stöd av miljöbalken. Där framgår att bestämmelser om avgifter finns i förordningen (1998:940) om avgifter för prövning och tillsyn enligt miljöbalken. I denna förordning anges i 53 § att Transportstyrelsen får meddela föreskrifter om avgift för myndighetens tillsyn och prövning av ärenden enligt Svavelförordningen.

I Transportstyrelsens föreskrifter om ändring i Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2014:55) om avgifter inom sjöfartsområdet (TSFS 2014:123) anges i 5 kapitlet 14 § *att för prövning av ärenden och tillsyn enligt svavelförordningen tar Transportstyrelsen ut en löpande avgift enligt 1 kap. 5 §*. Timtaxan är 1 400 kronor.

Detta är knappast det samma som att man ges rätt att ta ut en löpande kostnad på 1 400 kr i timmen i samband med att man kontrollerar att ett företag rättar sig efter de regler som finns.

Förr gjorde Transportstyrelsen 200 stickprovskontroller, utan att de som klarade kontrollen behövde betala för den. Nu ska man göra 400 kontroller, och det på löpande räkning. Vad är nästa steg? Det görs ändå närmare 100 000 fartygsanlöp om året i

Sverige, kanske kan detta bli en stor intäktskälla för Transportstyrelsen nu när det svenskflaggade tonnage i allt större utsträckning använder klassningssällskapen?

Vi har också kontrollerat med vår europeiska skeppsmäklareförening ECASBA och inget annat land verkar ta ut någon avgift för de slumpvisa kontroller som görs. Så här svarar till exempel Alexander Geisler på den tyska föreningen:

- In Germany the Federal Maritime and Hydrographic Agency is responsible for the inspections. Up to now no special actions or sanctions were planned. Based on the MARPOL Annex VI there will be the regular inspections which will include the bunker. Due to European requirements the Federal Maritime and Hydrographic Agency agreed to control at least 10 % of all ships calling German ports. As from the 1 of January 2016 they will take sample for at least 40 % of all controlled ships. They also confirmed that they will not charge any fees for inspections based on the requirements of MARPOL Annex VI or the EU Sulphur Directive.

För att försöka sätta allt till rätta har vi tillsammans med Sveriges Redareförening skrivit ett brev till infrastrukturminister Anna Johansson.

Vi citerar brevet i sin helhet:

Det kom precis innan jul till vår kännedom att Transportstyrelsen tänker ta ut en avgift för det arbete de utför i samband med kontroll av svavelhalten ombord på fartyg. Detta var då något helt nytt för oss som industri. Inget av de underlag som remitterats har aviserat att så skulle ske. Transportstyrelsen har snarare angivit att de klarar de extra kontrollerna inom sina budgetramar¹. Detta borde innebära att de avser att det ska finansieras inom budgetramen och inte genom att ta ut avgifter för dessa kontroller av industrin. Att Transportstyrelsen tar betalt för inspektioner och besiktningsplaner som är planerade och enligt regelverken har parterna i denna skrivelse full förståelse för, men att driva det till att de slumpmässiga inspektionerna av regelefterlevnad ska betalas även av parter som gör allt de kan för att göra rätt är fullständigt orimligt.

Vi vänder oss starkt emot detta av följande skäl:

- Svavelprover har tagits sedan 10-20 år i Sverige (direktivet antogs redan 1998) utan att någon avgift tagits ut. Vad har förändrats?*
- Det ingår inte i principerna för hamnstatskontroll att ta ut en avgift för hamnstatskontroller (dvs. inspektioner av utländska fartyg) om dessa inte visar några brister. Se bilaga.*
- Det gäller inte inom andra trafikslag (jmf ex. med nykterhetskontroller på väg).*
- Inga andra länder som vi har kontrollerat med tar avgift för dessa kontroller.*
- Det lägger en stor börda på fartygsagenterna att vidarefakturera krav till utländska fartygsägare. Det är inte ens säkert att de vet vem den utländske fartygsägaren är. (Deras uppdragsgivare kan vara en operatör som knappas vill kännas vid en sådan faktura, kopplad till fartyget.)*

¹ TS rapport Dnr TSS 2013-2085

Vi anser att regeringen snarast bör se över detta beslut som tagits av myndigheten och tillföra de resurser som krävs för att utföra dessa inspektioner. Såsom Transportstyrelsen själva konstaterat, vilket också regeringen gett uttryck för, är verkningsfulla sanktioner av största vikt för att säkerställa en konkurrensneutral efterlevnad. Men att driva det så långt att det är den redan belastade industrin, som gör rätt genom att köpa dyra bränslen, också ska betala för den slumpmässiga kontrollen känns helt orimligt och långt ifrån de principer som normalt råder i samhället.

Pia Berglund, Sveriges Redareförening och Berit Blomqvist, Sveriges Skeppsmäklareförening

FARTYGSAGENTROLLEN BÖR UTREDAS – FÖRENINGENS FÖRSLAG TILL REMISSVAR OM SINGLE WINDOW

Sveriges Skeppsmäklareförening har besvarat en remiss från Näringsdepartementet om Single Window. Eftersom det är en fråga som berör många av våra medlemmar citerar vi den i princip i sin helhet.

Vi står bakom tanken på ett Single Window, faktum är att vi redan för snart tio år sedan efterlyste en samordning av rapporteringspunkterna. Ingen är betjänt av att samma uppgifter rapporteras in till olika platser, dubbelarbete bidrar inte till något annat än ökade kostnader och större risk för misstag och felaktigheter.

Vi står alltså helt bakom tanken på en Single Window-portal som likt ett öppet fönster låter informationen vandra vidare till rätt instans, utan att de som matar in uppgifterna egentligen behöver veta exakt hur det går till.

På samma sätt är vi glada att myndigheterna på ett tidigt stadium uppmärksammade riskerna som finns med den svenska offentlighetsprincipen och ett Single Window administrerat av det statliga, och därmed offentliga, Sjöfartsverket. Riskerna verkar nu vara undanröjda för att uppgifterna i Single Window skulle bli offentlig handling, vilket vi välkomnar.

Över huvud taget vill vi poängtera att vi står bakom ett Single Window, så som det antogs i EU-direktivet 2010. Näringsdepartementet beskriver innebörden med följande ord: ”Syftet med rapporteringsdirektivet är att förenkla och harmonisera de administrativa förfaranden som gäller för sjötransporter. Detta ska ske genom dels en allmän övergång till elektroniskt överföring av uppgifter, dels en förenkling av rapporteringsformaliteter.”

Detta står vi bakom!

Några farhågor ser vi dock med Single Window. Vi är helt enkelt oroliga för att systemet kan bli så statiskt att det motverkar sitt syfte.

Sveriges Skeppsmäklareförening
(The Swedish Shipbrokers' Association)

Nr 1 2015 – sidan 5
www.swe-shipbroker.se

Idag kan fartygsagenterna (det korrekta namnet för den yrkeskategori som oftast är befälhavarens ombud i hamn) ringa och göra snabba ändringar och man kan då även informera varandra. Ett fartyg som beställt lots kanske kan vänta om fartygsagenten under telefonsamtalet får information som talar för det. Om allt ENBART ska skötas via webben kan sådana underhandsinformationer helt enkelt förlora sitt värde och alla parter håller då benhårt fast vid det som knappats in i Single Window. Detta kanske inte blir så allvarligt i praktiken, om det ändå är så att de personer som administrerar lotsbeställningen vet vilka fartygsagenterna är och hur man enkelt kan slå dem en signal för att slippa dubblera lotsar som kanske kan samordnas. Risken är dock att fartygsagentrollen på sikt utarmas och om allt sköts från platser utanför landet lär det knappast gynna flexibiliteten. Det lär dröja tills alla fartygs befälhavare själva kan rapportera direkt, därtill är uppkopplingar ombord fortfarande allt för opålitliga.

Vad värre är dock att vi fått signaler om att det som idag sköts genom kunskap och erfarenhet, plötsligt måste ske ENBART via datoriserade processer. Idag påbörjar till exempel de flesta fartyg sin lastning och lossning, oavsett om tullen gett sitt tillstånd eller ej. Oftast får man tillståndet innan ankomst, men om det av olika skäl uteblir påbörjas naturligtvis hanteringen i hamn ändå. Ett fartygs hamnanlop är oerhört kostsamt och fartygsagentens största uppgift är att hjälpa rederiet och befälhavaren att få ett så snabbt och smidigt hamnuppehåll som möjligt och tillståndet kommer ju oftast innan fartyget avgår i alla fall. Nu finns signaler om att lossningstillstånd inte ska kunna utfärdas förrän fartyget ligger vid kaj och att det ska bli straffbelagt att påbörja hanteringen innan ett sådant tillstånd är utfärdat. Det går inte att utläsa detta ur den utskickade promemorian, men om detta blir en följd av Single Window vill vi vara tydliga med att detta inte är förenligt med direktivets grundidé om att "förenkla och underlätta för sjöfarten".

Det faller oftast på fartygsagentens lott att beställa stuveri till fartygen, vilket ibland måste ske dagar innan ankomst. Att fartyget kan bli försenat, och därmed orsaka ökade kostnader, är något som rederiet är medvetet om; men att ett tillstånd fastnat i byråkratiska kvarnar med följd att lasthanteringen inte kan påbörjas på utsatt tid är något annat. Vart ska kostnaden för den extra väntetiden skickas?

Om Tullverket inte utfärdar lossningstillstånd förrän fartyget ligger vid kaj skulle det kräva dygnet runt-bemannning med omedelbar respons av Tullverket. Något som faller på sin egen orimlighet.

Därmed kan vi bara vara säkra på en sak, fartygsagenten som gjort beställningen av en lossningstjänst som inte kan utföras förrän tullverket öppnar på morgonen hamnar i kläm med en faktura som vare sig redare eller befraktare vill betala.

En lösning vore förstås att alla stuveritjänster beställs till cirka två timmar efter ankomst, så att Tullverket får tid på sig att hantera det tillstånd som de ska effektuera. Om detta ska gälla samtliga fartyg som anlöper svenska hamnar har vi plötsligt genererat svensk industri mångmiljonbelopp i ökade export- och importkostnader. Det är ju ändå dit alla kostnader slutgiltigt hamnar.

På samma tema och av samma skäl är det inte förenligt med direktivets tanke att det som idag på ett enkelt sätt vidarebefordras från fartyget i form av en pdf (eller fax) nu ska behöva processas. Det är en omöjlighet för en fartygsagent (som blir den som i slutändan förväntas göra jobbet) att sitta och knappa in tulldeklarationer, avfallsdeklarationer eller besättningslistor. Betänk bara alla kryssningsfartyg som anlöper svenska hamnar med hundratals besättningsmän ombord...

En sådan utveckling är helt oförenlig med ambitionen att förenkla och underlätta.

För att säkerställa att det är direktivets grundidé och ingenting annat som ska genomföras genom införandet av Single Window föreslår vi därför att det uttryckligen står att även en pdf är en elektronisk överföring. Som det nu står är enbart web-applikation, XML-gränssnitt och EDIFACT godkänt som elektronisk överföring.

För att visa hur det ser ut i verkligheten bifogar vi några exempel på dokument som följer på ett enda slumpvis utvalt fartygsanlöp. Andra anlöp kan generera ännu mer dokument. De är enbart medskickade för att visa att detta är informationer som är helt omöjliga att mata in, de måste kunna vidarebefordras som en pdf.

Vi motsätter oss alla försök att, i samband med genomförandet av det direktiv som skulle underlätta för sjöfarten, införa ökade kontroller och fördyrande byråkrati. Det här direktivet var till för att likställa sjöfartens och vägtransportörernas rapporteringsskyldigheter, men om våra farhågor infrias lär utfallet bli precis tvärtom.

Den som vill öka kontrollen av sjöfarten får faktiskt först driva igenom ett nytt direktiv!

Avslutningsvis vill vi föreslå en utredning kring hur Sverige skulle vilja se den framtida fartygsagentens roll. I svensk lagstiftning finns inte längre fartygsagenterna kvar, de har sedan EU-inträdet förminskats till att omnämnas som "en annan person som vederbörligen förordnats av fartygsoperatören" (ur EU-direktivet artikel 4, från 2010).

Samtidigt vill det offentliga Sverige ha allt mer av information från fartygsagenterna, som alltså enbart har redaren som sin uppdragsgivare. Sjöfartsverket vill dessutom att fartygsagenterna ska garantera betalningen för farleds- och helst även lotsavgifterna och hamnarna har också börjat tycka att fartygsagenterna ska garantera betalningen för de beställningar de gör på rederiets uppdrag.

Nu när Single Window tar allt mer konkret form inser vi att fartygsagenterna än mer kommer att pressas mellan två utvecklingslinjer:

Mer ansvar läggs ut på dem, det vill säga myndigheterna vill ha mer och mer information och ingen vill betala för det eftersom ingen knappt förstår vilket arbete som ligger bakom all inrapportering.

Mindre ansvar läggs ut på dem eftersom det blir mer och mer automatiserat och rationaliserat så att framtidens inrapportering sker från en "inmatningscentral" i Indien eller Dubai.

Vi förordar inget av detta. Vi vill hellre se en utveckling där fartygsagenterna anses nödvändiga i svenska farvatten eftersom de är navet mellan den (oftast) utländska redaren och det svenska samhället.

Sveriges Skeppsmäklareförening är en rikstäckande organisation med medlemmar i samtliga Sveriges hamnar, med kompetent personal att hantera samtliga frågor som berör Single Window och vi vill nu på allvar resa frågan hur samhället kan gagnas av fartygsagenternas arbete. En utredning initierad av Näringsdepartementet vore därmed på sin plats.

Kopplingen till Single Window ser vi då en sådan utredning skulle kunna mynna ut i ett förslag om att vissa kvalitetskrav ska ställas på dem som får rätt att rapportera in i Single Window.

Vi ser fram emot någon form av återkoppling!

Med vänlig hälsning, Berit Blomqvist för SVERIGES SKEPPSMÄKLAREFÖRENING

ÅTTA KOMMUNER HAR FÅTT PRÖVNINGSTILLSTÅND FÖR ÖVERKLAGANDE AV GÖTA ÄLVBRON

Mark- och miljööverdomstolen har nu beviljat prövningstillstånd till vissa av de totalt 23 instanser som överklagat beslutet om att sänka den seglingsfria höjden på Hisingsbron i Göteborg. Totalt hade 23 intressenter överklagat Mark- och miljödomstolens deldom. Åtta av dessa: Gullspångs, Ales, Karlstads, Kristinehamns, Mariestads, Götenes, Lidköpings och Vänersborgs kommuner, har fått prövningstillstånd i Mark- och miljööverdomstolen. Övriga överklaganden, som de från t ex Vänerhamn, Ahlmark, Segerhammars Skeppsmäkleri och Sjöfartsverket, har avvisats.

– Endast kommunernas överklagan tas upp till prövning, ingen av sjöfartsparternas synpunkter har tagits upp, säger Dag Holmbergh på Segerhammars Skeppsmäkleri. Om det är någon juridisk finess med bara kommuner, eller att man inte tycker att de som berörs av brobygget inte har med saken att göra, vet jag inte. Men det är väldigt anmärkningsvärt att inte ens en statliga Sjöfartsverkets överklagan tas upp till prövning, det är ju Sjöfartsverket som ansvarar för all sjötrafik.

– Jag kan inte låta bli att fundera på vad vi har för rättssamhälle – om en stor kommun bara ska få "tuta och köra", utan någon hänsyn till vilken stor ekonomisk skada man förorsakar andra kommuner och företag.

NYA MEDLEMMAR

Året har börjat bra då vi redan kunnat välja in en ny medlem i föreningen!

OOCL Sweden AB

Stampgatan 14, 41101 Göteborg

Tel: 031 335 59 01

Hemsida: www.oocl.com

Kontaktperson: Johan Wester johan.wester@oocl.com

Containerrederiet OOCL har huvudkontor i Hongkong och representeras i Sverige genom det helägda dotterbolaget OOCL Sweden AB. Rederiet har även egen feedertrafik med anlöp i Göteborg och Gävle. 14 personer arbetar på OOCL Sweden AB i centrala Göteborg.

Välkomna till Sveriges Skeppsmäklareförening, säger vi!

MEDLEMSNYTT

Peter Anderson vice VD i Ahlmark Lines A. -B

Ahlmark Lines har utsett Peter Anderson, Skeppsmäklareföreningens vice ordförande, till vice VD. Peter Anderson kvarstår i sin befattning som VD i Jönsson Novabolagen AB och Becoship AB.

Peter Anderson kommer att ansvara för den kommersiella och operativa verksamheten och företaget skriver i sin pressrelease att "organisationsförändringen kommer att innebära avsevärd kundnytta genom ett effektivare utnyttjande av rederikoncernens samlade resurser och att samarbetet mellan koncernbolagen ytterligare stärks".

Maersk Broker Agency till det danska Shipping.dk

Danska Shipping.dk fortsätter sin uppköpsodyssé genom att förvärva Maersk Broker Agency med kontor i Göteborg, Norrköping, Karlshamn, Stockholm och Brofjorden. Redan 2011 förvärvade bolaget Franck & Tobiesen AB som bland annat har kontor i Lysekil.

– Genom förvärvet stärker Shipping.dk ytterligare sin ställning som en betydande aktör i Skandinavien inom agent- och stuveriverksamhet, säger Søren Gran Hansen, vd i Shipping Holding A/S i en kommentar. Det är helt i linje med bolagets planer om ökad tillväxt och specialisering inom sin kärnverksamhet. Efter förvärvet kommer Shipping.dk att ha 170 medarbetare på de platser i Skandinavien där bolaget bedriver verksamhet.

Maersk Broker Agency bildades 1915 av A.P. Möller som en oberoende dansk skeppsagentur med huvudkontor i Köpenhamn. Bolaget har därmed i likhet med

Shipping.dk djupa rötter i det maritima Danmark med agent- och stuveriverksamhet som primära verksamhetsområden.

Shipping.dk bedriver stuveriverksamhet och lagerhusuthyrning skeppsklarering, befraktning linjetrafik och spedition. Bolaget är en del av USTC-gruppen, med verksamhetsområden som bland annat bränslehandel, shipping och rederiverksamhet med tankfartyg.

– Det här är mycket positivt för vår utveckling, säger Maersk Broker Agency's Sverigechef Carl Johan Warfvinge. Samtliga medarbetare följer med och det kommer att innebära större fokus på kundkontakt samt starkare närvaro på torrlast. Vi kommer även att kunna erbjuda våra kunder en bättre helhetslösning till och från hamn. Det är med glädje vi går in i detta!

Maersk Broker Agency AB ändrar namn till SDK Shipping AB, medan de danska aktiviteterna fortsätter under namnet Shipping.dk A/S.

KALENDARIUM 2015

Februari

5 Styrelsemöte, 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!