



SKEPPSMÄKLARNYTT

Nya farledsavgifter från årsskiftet – eller bättre att avvakta?

Fonasbakonferensen börjar fyllas upp

Platser kvar till kursen i containersjöfart

Sjöfart & maritima strategier i Almedalen

Fem klarade ICS-examen

Göteborgs hamn synliggör sjöfarten

Lex Britannia, snart ett minne blott?

Ännu en ny medlem

Medlemsnytt

Kalendarium

NYA FARLEDSAVGIFTER FRÅN ÅRSSKIFTET – ELLER BÄTTRE ATT AVVAKTA?

Som vi berättat tidigare har Skeppsmäklareföreningen varit med vid flera möten som Sjöfartsverket hållit med naringen i ett försök att skapa större rättvisa och mindre konjunkturkänslighet vad gäller farledsavgifterna. Konjunkturkänsligheten visar sig särskilt när volymerna minskar i våra hamnar, så som skett under de senaste åren. Bara mellan 2013 och 2012 sjönk godsvolymerna med 7,8 procent i våra svenska hamnar. I absoluta tal blir det från 161 miljoner ton till 148 miljoner.

Antalet fartygsanlöp minskade inte lika mycket, från 103 000 till 99 000, eller drygt fyra procent. Eftersom dagens trafikpolitik går ut på att sjöfarten i princip ska betala Sjöfartsverkets hela verksamhet måste alltså uttaget förändras så att det inte fluktuerar allt för mycket under en konjunkturcykel. I alla fall om man ska uppfylla politikernas krav, vilket naturligtvis är en självklarhet för varje myndighets generaldirektör.

Lösningen mot konjunkturkänsligheten handlar om att ta mer betalt för det första anlöpet varje lastfartyg gör och därefter sänka avgiften för månadens andra anlöp och ännu mer för det tredje för att därefter segla utan farledsavgifter resten av månaden.

Passagerarfartygen får till skillnad från lastfartygen ingen sänkning av avgifterna utan betalar tre kronor per bruttoenhet för samtliga fem första anlöp per månad. Eftersom den avgiften idag är 1,80 kronor per enhet blir skillnaden i sig ganska avsevärd. För de rederier som är vana vid att betala svavelavgift på 70 öre per enhet blir dock skillnaden mindre, från 2,50 till tre kronor.

Dessutom har Sjöfartsverket beslutat sig för att sänka uttaget från farledsavgifterna med 45 miljoner, pengar som kommit direkt från Näringsdepartementet för att just bidra till sänkta farledsavgifter.

Den sänkningen presenteras som en kombination av åtgärder: dels sänks godsdelen av farledsavgifterna med 20 mkr, dels räknas fler kategorier gods som lågvärdigt gods vilket värderas till 18 miljoner och slutligen införs nya Nox-rabatter till ett värde av sju miljoner.

I sammanfattning ser förslaget olika delar ut på följande vis:

- Den bruttobaserade avgiften för lastfartyg tas ut för maximalt tre anlöp i månaden med fallande avgiftsnivåer. (Istället för två som idag.)
- Den bruttobaserade avgiften för passagerarfartyg och kryssningsfartyg tas ut för maximalt fem anlöp i månaden med samma avgift per anlöp.
- En särskild avgiftsnivå införs för rorofartyg på grund av denna fartygstypens ogynnsamma förhållande mellan bruttodräktighet och lastkapacitet.
- Pråmar debiteras samma avgiftsnivå som rorofartyg då de tidigare varit befriade från svavelavgift.
- Maximalt debiterat belopp per anlöp görs om till maximalt debiterad bruttodräktighet för alla fartyg utom kryssningsfartygen som blir utan maxtak.
- Godsdelen av farledsavgiften sänks från nuvarande 2,75 kronor per ton till 2,00 kronor per ton.
- Svavelavgiften avskaffas och motsvarande avgifter (ca 180 miljoner SEK) tas in via den bruttobaserade avgiften.
- 90 - 100 miljoner kronor satsas på att ge ekonomiska incitament för redarna att vidta åtgärder för att minska utsläppen av kväveoxider. Reduktionen för containergods i transit tas bort.
- Reduktionen för bilfartyg sänks från 30 till 20 procent.
- Reduktionen för fjärrzonstrafiken ändras från 1,2 miljoner kronor per linje och år till 65 procents reduktion på bruttodelen.
- Den 1 juni 2015 utökas antalet varor som ingår i avgiftskategorin lågvärdigt gods från dagens 9 till 63 varor samtidigt som avgiften för lågvärdigt gods höjs från 1 kr till 1,10 kr per ton.

Förslaget i sin helhet har skickats ut till samtliga medlemmar och vi har ytterligare några veckor på oss innan vi den 18 september måste avge vårt remissvar.

Vår försiktiga hållning har hittills varit att det finns en form av logik i förslaget ovan, men att vi alla värnar om de transoceaniska direktanlöpen. Våra medlemsföretag ACL och

Sveriges Skeppsmäklareförening
(The Swedish Shipbrokers' Association)

Maersk är djupt oroad över att den borttagna principen om "max 1,2 miljoner kronor per linje och år" betyder att det blir ekonomiskt svårare att fortsätta anlöpa Göteborg.

Om direktanlöpen försvinner från Göteborg blir effekten den rakt motsatta mot förväntningarna; det blir mindre intäkter till Sjöfartsverket. Eftersom ca 90 procent av alla kostnader är fasta kostnader skulle alltså ett borttaget trafikmönster innebära mindre intäkter, men samma kostnader.

På samma sätt resonerar färjerederierna. Genom att de tvingas betala en högre avgift för bruttodelen kan det innebära att rederier med fartyg som har stort GT och relativt liten mängd last måste höja biljettpriset rejält. Med ökade kostnader för farledsavgifter och högre kostnader pga av svaveldirektivet kan det till och med innebära slutet för till exempel Göteborg – Kiel. Med ett sådant scenario blir det fler lastbilar på vägarna, samtidigt som intäkter till Sjöfartsverket försvinner och de fasta kostnaderna är oförändrade.

Dessutom har Sjöfartsverket aviserat att det kommer förändringar i farledsavgiftssystemet inom två år då ett nytt miljöindex ska vara på plats och differentiera farledsavgifterna ytterligare. Det är enligt Sveriges Redareförening för kort tid för att rederierna ska kunna investera i utrustning som är anpassad efter miljödifferenteringen i förslaget.

Därför driver Sveriges Redareförening kravet att förslaget inte ska genomföras nu, utan att allt ska läggas på is tills dess att det nya miljöindexet är klart. Det finns dock en komplikation med detta förslag. Som alla vet skärps svavelreglerna vid årsskiftet, men kanske inte alla tänkt på att Sjöfartsverket årligen tagit in ca 180 miljoner i så kallade svavelavgifter. Den intäkten försvinner självklart med de nya reglerna, som för övrigt kommer att kosta sjöfartsnäringen, och alla transportköpare, flera miljarder i ökade bunker- respektive reningskostnader.

Visst hade det varit en fin gest om regeringen hade befriat Sjöfartsverket från bördan att ta in dessa 180 miljoner? Nu ska de istället smetas ut på alla, vilket betyder att det är den mest miljövänliga sjöfarten, de som tidigare inte behövt betala svavelavgifterna, som får störst avgiftshöjning!

Inför remisskrivandet tar kansliet gärna emot synpunkter på det remitterade förslaget.

Sjöfartsverket har också bjudit in till ett kundråd i Stockholm den 11 september, mellan 10 och 12. Lokal är ännu inte fastställd. Alla medlemmar som vill är självklart välkomna att ta del av diskussionen. Anmälan kan gå direkt till Sjöfartsverket info@sjofartsverket.se

Om förslaget står fast efter remissrundan ska de nya föreskrifterna fastställas av Sjöfartsverkets styrelse den 15 november för att därefter publiceras den 1 december och träda i kraft den 1 januari 2015.

FONASBAKONFERENSEN BÖRJAR FYLLAS UPP

Som vi tidigare skrivit är Sveriges Skeppsmäklareförening stolt värd för årets stora skeppsmäklarbegivenhet: FONASBA:s internationella konferens! Vi hoppas på 80 skeppsmäklare från jordens alla hörn. Kina har till exempel anmält fyra personer, Brasilien sju och USA tre. Hittills är vi cirka 60 personer anmälda.

Vi ser dock gärna att även svenska medlemmar ska känna sig manade att ta del av den internationella debatten och delta under hela programmet. För endast 5 000 kr bjuds man på matnyttig information i fyra dagar samt en välkomstreception (7 okt), middag och båttur ut till Nya Älvsborgs Fästning (8 okt) och stor galamiddag (10 okt).

Programmet bygger på det arbete som under året utförts inom FONASBA:s olika kommittéer: ECASBA (europeiska kommittén) Liner & Port Agency Committee, Chartering & Documentary Committee samt själva föreningsstämman; the Council. Vi arrangerar även ett Swedish Seminar med bland andra Carl-Johan Hagman, Stena, och Björn Eklund, Greencarrier.

VILL NI SPONSRA KONFERENSEN?

Det finns fortfarande möjlighet att gå in som sponsor. Vid intresse, kontakta snarast berit.blomqvist@swe-shipbroker.se tel: 031 13 34 94

Besök gärna vår webbplats med mer information inför konferensen samt möjlighet att registrera deltagande. <http://www.swe-shipbroker.se/fonasba-2014/>

PLATSER KVAR TILL KURSEN I CONTAINERSJÖFART

En av våra mest uppskattade kurser är den om linjesjöfart, en kurs som vi nu ger för fjärde året i rad, 23 – 24 september. Alla som vill förstå mer kring utvecklingen inom linjesjöfarten är välkomna!



Kurslärare är Lars Green, som arbetat hela sitt yrkesliv inom sjöfartens område. Han har bland annat varit Senior Executive Officer på NYK Line (Europe) Ltd och sitter nu i CI Judging Panel som årligen utser de främsta linjerederierna i olika kategorier.

Kursen, inkl middag, kostar 5 500 kr plus moms, och fullständigt program finns på vår hemsida. www.swe-shipbroker.se

SJÖFART & MARITIMA STRATEGIER I ALMEDALEN

Sjöfarten fortsätter att synas mer och mer i Almedalen, inte minst tack vare Sjöfartsforum och dess medarrangörer som tillsammans genomför den Maritima Mötesplatsen i Gotlandsbolagets trädgård. Under Almedalsveckan arrangerades 30 seminarier och events, med ämnen som täckte till exempel maritim strategi, ett maritimt valmanifest och sjöfartens konkurrenskraft samt hållbarhet och miljöutmaningar inom sjöfartens område.

Förutom Sjöfartsforum ordnade World Maritime University, Sveriges Hamnar, Sveriges Redareförening, Skärgårdsredarna, Svenskt Marintekniskt Forum, Kungl Örlogsmannasällskapet, Seko sjöfolk, Havs- och vattenmyndigheten, Trelleborgs Hamn egna seminarier.



Fr v: Christel Wiman, Stefan Pettersson, Per Bondemark, Jessica Rosencrantz, Anders Ygeman och Berit Blomqvist.

Skeppsmäklareföreningen deltog i år i en paneldebatt med rubriken Likabehandling av trafikslagans infrastrukturkostnader - vilka blir effekterna på transportsystemet?

Där deltog även Anders Ygeman S, Riksdagen Trafikutskottet; Jessica Rosencrantz M, Riksdagen Trafikutskottet; Per Bondemark, SSAB/Näringslivets Transportråd; Stefan Pettersson, Rederi AB TransAtlantic samt Christel Wiman, Tågoperatörerna och stundtals blev debatten hetsig.

– Alla politiker säger sig förespråka konkurrensneutralitet mellan transportslagen, men ändå avkrävs sjöfarten år efter år i princip full kostnadstäckning för sina infrastrukturkostnader, medan andra transportslag (läs järnvägen) inte ens behöver betala sina marginalkostnader. Dessutom kommer nu det nya svaveldirektivet att öka sjöfartens kostnader ytterligare, menade Berit Blomqvist i debatten.

Det var inte alla i den panelen som höll med. Men föreningen lovar fortsätta föra kraven på likabehandling. Förhoppningsvis lyckas vi även föra debatten framåt utan att ställa

transportslagen mot varandra, för självklart behöver vi alla varandra. Inte minst behöver sjöfarten järnvägen till och från hamnarna. Men vi vill även ha rättvisa i transportpolitiken!

FEM KLARADE ICS-TENTAMEN

Endast fem elever klarade ett ämne under vårens examen i ICS Tutorship i Göteborg. Alla fem läser en Professional Qualifying Examination, som består av totalt sju ämnen:

Carolina Elenbrant, (Stena Bulk), Ship Operations & Management

Julia Erixson, (Sirius Shipping), Port Agency

Alexander Fredriksson, Shipping Business

Erik Lundbom (NYK Cool), Shipping Business

Erica Voldi, (Sjöfartsverket) Legal Principles in Shipping Business

Det var tolv personer som anmält sig till tentamenskrivandet, så ett stort grattis till er som visade att proven är möjliga att klara! Alla resultat finns på ICS hemsida:

[http://www.ics.org.uk/exams-/2014-exam-results-\(april\)](http://www.ics.org.uk/exams-/2014-exam-results-(april))

OM NU NÅGON FÅTT BREV HEM OM ATT MAN KLARAT ETT ÄMNE, MEN INTE ÄR MED PÅ UPPRÄKNINGEN OVAN, KONTAKTA GENAST KANSLIET!

Nya studenter som gillar utmaningar, och gamla som vill ta en ny chans att klara sina ämnen, har en helt unik chans att utmana sig själv redan nu i november. Vi är nämligen utvalda att på försök ha tentamensskrivande två gånger under skolåret.

Examinationen kommer att ske i Göteborg i Sveriges Skeppsmäklareförenings regi mellan 24-27 november, men är bara tillgänglig för åtta ämnen.

De aktuella ämnena är de fyra ämnena i nivå ett: Introduction to Shipping, Legal Principles in Shipping Business, Economics of Sea Transport & International Trade, Shipping Business samt de fyra följande specialämnena i grupp två: Port Agency, Dry Cargo Chartering, Liner Trades och Ship Operations & Management.

För den som tänker ta en Foundation Diploma eller en Advanced Diploma går det endast att anmäla sig i de här fyra ämnena. I april nästa år däremot finns alla ämnen tillgängliga som vanligt.

Senaste anmälningsdatum är den 10 oktober. För ansökningshandlingar, kontakta kansliet. info@swe-shipbroker.se

GÖTEBORGS HAMN SYNLIGGÖR SJÖFARTEN

Göteborgs hamn har i sommar lanserat en ny satsning på att synliggöra hamnens verksamhet. Den heter "Svenska exportframgångar" och hittas lättast på <http://www.goteborgshamn.se/exportframgangar/>

Satsningen är ett sätt att visa göteborgarna vad som sker ute i de olika terminalerna, nu när all last är nedpackad i containrar och trailers. Genom att en gång i kvartalet lyfta en spännande handelsvara hoppas hamnen öka kunskapen om hamnen och om logistikens betydelse för svenskt näringsliv.

Kanske skapar det också stolthet bland alla 22 000 människor i Göteborg som direkt eller indirekt sysselsätts av hamnen, det vill säga även en stor del av föreningens medlemmar.

LEX BRITANNIA, SNART ETT MINNE BLOTT?

Skeppsmäklarnytt får allt större spridning och nedan är ett brev signerat advokat Lars Boman: "Jag vill gärna ha ert medlemsblad. Det finns mycket intressant läsning där.

Passar på att informera om att jag den 8 juli 2014 fått domen i ett intressant mål i EU-domstolen om fackliga blockader av fartyg. Frågan gällde om EU-rättens regler om fri rörlighet är tillämpliga på ett rederi etablerat i en EES-stat och som bedriver rörelse därifrån med fartyg flaggat utanför EU/EES (FOC-flagg enligt ITF).

Det finns en EU-förordning (No 4055/86) som säger att sådan fri rörlighet gäller även för sjöfarten under vissa förutsättningar (transporter till eller från EES-land) och då ska det inte kunna vara möjligt att med hjälp av blockad i en annan EES-hamn hindra den verksamheten och tvinga ett fartyg som ägs/anses av ett EES-rederi att ingå ett annat avtal (ITF) än det som redan föreligger, dvs att de bestämmelser i den svenska MBL som kallas "Lex Britannia" (och som innebär att det är lagligt i Sverige att anfalla andra parter redan existerande avtal om parterna är utländska) då blir oförenliga med EU-rätten och ska bortses från.

Förhandlingen inför EU-domstolen i Luxemburg (stor sittning med domstolens president som ordförande) hade förregåtts av skriftväxling och målet skickades därefter till EU-domstolen i den här speciella – övergripande – frågan av den svenska Arbetsdomstolen, där det varit anhängigt länge.

Jag företrädde det norska rederiet Fonnship. Närvarande i domstolen var, förutom rederiet genom mig, de svenska fackförbunden, uppbackade av ITF, svenska staten, EU-kommissionen, EFTAS övervakningsmyndighet och Grekland och en stor mängd åhörare.

Vi alltså vunnit själva principfrågan. Det är nu helt fastlagt att EU-rätten är tillämplig inom sjöfarten och att rätten till fri rörlighet gäller för rederier etablerade inom EES även om fartyget är flaggat utanför EES.

Antar att det här bör vara av intresse även för mäklarkåren.

Målets nummer är C-83/13. Den kan hämtas på domstolens hemsida (eller fås av mig). Det finns också en särskild press release nr 94/14 den 8 juli 2014, där domen sammanfattas .”

Hälsningar Lars Boman, MAQS Law Firm Advokatbyrå.

ÄNNU EN NY MEDLEM

Även vid det senaste styrelsemötet valdes en ny medlem in i föreningen och vi hälsar nu Swedia Tankerfrakt varmt välkomna! Vi har därmed fått tre nya medlemmar i år.

Swedia Tankerfrakt AB

Donsö Hamnväg 45, 430 82 Donsö

Telefon: 031 973395

Kontaktperson: Christian Johansson


E-post: info@swedia.se / christian@swedia.se

Swedia är framförallt verksamt inom tankbefraktning med inriktning mot det mindre tanktonnaget. Kunderna är framförallt olje- och bunkerbolag samt traders. Swedias partners är rederierna Sp/f Vinga Shipping, Roswell Tankers Corp och Fjordtank Rederi AB. Swedia Tankerfrakt AB, som bytte namn från Swedia Rederi AB 2013, har 3 anställda.

MEDLEMSNYTT

NYKCool får ny ägare och återtar namnet Cool Carriers

Baltic Reefers köper Stockholmsrederiet NYKCool AB och ändrar samtidigt namn på bolaget till Cool Carriers.

 – Cool Carriers kommersiella uppdrag kommer att fortsätta oförändrat och rederiet kommer att operera oberoende från Baltic Reefers. Den nya ägarsituationen, med en ägare som fokuserar på det specialiserade kylsegmentet, ger Cool Carriers en bra möjlighet att vidare växa inom segmentet, säger Boris Gersling, vd för NYKCool/Cool Carriers till Sjöfartstidningen.

NYKCool opererar en flotta på 25 kylfartyg och har sitt huvudkontor i Stockholm, rederiet finns även representerat i Chile, Nya Zeeland, Sydafrika och USA.

Sveriges Skeppsmäklareförening
(The Swedish Shipbrokers' Association)

Baltic Reefers köper NYKCool AB från NYK Reefers Ltd. Källa: Sjöfartstidningen

Lars Rexius går till MSC

I majnumret av Skeppsmäklarnytt berättade vi att Mattias Hellström lämnar vd-posten på MSC Sweden för att gå till Svitzer Sverige AB. Idag kan vi berätta att Lars Rexius, som idag är vd på Unifeeder, blir ny vd på MSC. Vem som tar över efter Lars är ännu inte klart, så fortsättning följer.

Carl E Ekman har fått nya ägare

Medlemmen och fartygsagenten AB Carl E. Ekman kommer att få nya ägare. Det är Gotlands Stuveri AB som köper bolaget från Lars och Stina Ekman. I köpet ingår även det helägda bolaget Gotland Excursion AB som anordnar landarrangemang och guidade turer för kryssningstrafiken.

– Vi har drivit företaget i över 40 år nu och det blev dags att sälja, berättar Lars Ekman.

– Det viktigaste för oss i valet av köpare var att det skulle vara en svensk, och helst en gotländsk, köpare med gott renommé och med långsiktiga målsättningar. Då vi hela tiden samarbetat med Gotlands Stuveri AB och suttit i deras styrelse så känner vi företaget mycket väl och vet att de uppfyller de önskemål vi hade. Det är därför med stort förtroende som vi överlämnar verksamheten till dem, förklarar han.

I ett gemensamt uttalande till Gotlandstidningen säger Gotlands Stuveris vd Thomas Nyberg och dess styrelseordförande Bengt-Erik Bengtsson (tidigare vd i Norrköpings hamn):

– Vi är glada över att vi på det här sättet får möjlighet att fortsätta att utveckla vår verksamhet, vi känner ett mycket stort ansvar att vårda och fortsätta att driva AB Carl E Ekman i den anda som gjorts allt sedan bolaget bildades 1858 i Klintehamn. Vi ser även stora utvecklingsmöjligheter för Gotland Excursion AB med den nya kryssningskajen som är planerad.”

KALENDARIUM 2014

September

23 – 23 Kurs: Liner Trades, Göteborg
25 Världssjöfartens Dag, Göteborg

Oktober

6 – 10 FONASBA: s internationella konferens i Göteborg!

November

5 Göteborgs Hamndag, seminarium för kunder o sjöfartskluster
6 Skeppsmäklareförenings höstmöte med seminarium, Göteborg
7 Styrelsemöte, Göteborg
19 – 20 Trämässan i Karlstad
25/26 Kurs: Sjöfartsjuridik i praktiken, i Göteborg

Sveriges Skeppsmäklareförening
(The Swedish Shipbrokers' Association)