

Nr 9 2016



30 sept 2016

SKEPPSMÄKLARNYTT

Sjöfartsverkets förslag till nya farledsavgifter skjuts upp ett år, höjningen ännu ej klar
Nu tas sista klivet in i Maritime Single Window
Avstämningsmöte för konstruktiva lösningar
Containerkrisen i Sveriges Radios Studio Ett
En plats kvar på föreningens grundläggande kurs i torrlastbefraktning – två hela dagar
Barlastvatten – vad gäller egentligen?
Från land till sjö – varför händer det inte?
Ny medlem – Alba Tankers Sweden AB
Bilder från ett fartygsdop i Helsingborg
Kalendarium

SJÖFARTSVERKETS FÖRSLAG TILL NYA FARLEDSAVGIFTER SKJUTS UPP ETT ÅR, HÖJNINGEN ÄNNU EJ KLAR

Exakt hur höga farledsavgifterna blir efter nyår är inte spikat ännu. Däremot är det helt klart att den stora omändringen av farledsavgifterna som Sjöfartsverket velat göra kommer att skjutas upp i ett år.

– Eftersom det råder en osäkerhet om när Sjöfartsverkets nya avgiftsmodell får godkännande från EU-kommissionen har vi tagit beslut om att skjuta på införandet, säger Ove Eriksson, affärsdirektör på Sjöfartsverket.

Sjöfartsverket arbetar just nu hårt för att bestämma exakt hur stor den höjning ska bli som är en följd av att regeringen tagit bort anslaget för isbrytningen som alliansregeringen hade infört.

Enligt Sjöfartsverkets GD Ann-Catrine Zetterdahl fortsätter Sjöfartsverkets rationaliseringsarbete för att på det viset hålla avgiftshöjningarna så låga som möjligt

Definitivt besked kommer inom kort, senast inom 14 dagar.

Sveriges Skeppsmäklareförening
(The Swedish Shipbrokers' Association)

NU TAS SISTA KLIVET IN I MARITIME SINGLE WINDOW

Från och med den 5 oktober 2016 ska även farledsdeklaration och avisering om behovet av lots göras i Single Window. Därmed går Sjöfartsverket in i slutfasen av att bygga ett fungerande Single Window där sedan tidigare all fartygsrapportering skett till Sjöfartsverket, Tullverket och Kustbevakningen.

I samband med driftsättningen den 5 oktober kommer Sjöfartsverkets e-tjänster att ligga nere mellan 9.00 och 17.00 och alla lotsbeställningar måste alltså göras i förväg eller ringas in direkt till berörd lotsbeställningscentral.

Jonna Tornemark, tidigare supportkoordinator för MSW; Maritime Single Window, har fått uppdraget att arbeta vidare som förvaltningsledare för MSW när det nu övergår från projekt till förvaltning. Detta kommer att ske under slutet av oktober.

- Jag ser verkligen fram emot att ännu tydligare än tidigare utveckla det gemensamma arbetet med Skeppsmäklareföreningen och alla Sveriges mäklare. Jag ska även försöka vara mer synlig och med på fler möten och annat som behövs för att förstå näringen.

Filip De Geer kommer att ta över som ny supportkoordinator. Han och Jonna kommer att arbeta tätt tillsammans för att MSW Support ska vara den supportfunktion som näringen behöver.

Efter 5 oktober, då det nya systemet helt ska vara i drift, kommer varje användare att få ett större ansvar att hålla informationen synkroniserad med Sjöfartsverkets system. Det blir alltså ännu tydligare att det är den inloggades ansvar att hålla Single Window uppdaterad, vilket innebär att det krävs ett mer aktivt och bevakande beteende.

För ungefär tio år sedan började vi påpeka att det är onödigt dubbelarbete när man efter att ha lämnat ETA för ett lotspliktigt fartyg, ändå måste göra en preliminär lotsbeställning.

För ett ögonblick trodde vi att vi nu skulle bli bönhörda, eftersom Sjöfartsverkets lotsbeställningscentraler från och med den 5 oktober kommer att kunna se grunduppgifterna från fartygsanmälan i form av ett aviserat behov av lots, något som aktiveras när agenten markerar i fartygsanmälan att fartyget kommer att beställa lots.

Men Sjöfartsverket behöver få in ytterligare uppgifter så en preliminär eller definitiv lotsbeställning måste fortfarande göras separat .

Samtliga lotsbeställningar och delvis förhållningar, har en tydlig koppling till fartygsanmälan och återanvänder information, exempelvis tillpunkt för ankommande och frånpunkt för avgående och systemet erbjuder även förslag på rimliga starttider med mera. Det kommer inte att gå att göra en lotsbeställning med en tidpunkt som ligger närmare än tre timmar.

Många begrepp kommer att kännas igen och det är fortfarande så att agenten förväntas göra preliminär lotsbeställning 18 timmar före önskad lotsstart och definitiv lotsbeställning senast 5 timmar före önskad start för att slippa beställningsavgifter.

Rena öppensjölotsningar görs som tidigare direkt till lotsbeställningscentralen i Malmö, men vid kombination med hamnlotsning ska Single Window användas.

Fram till och med den 4 oktober ska man alltså göra lotsbeställningar genom Arrivals precis som vanligt, men undvik att lägga lotsbeställningar längre fram än 5 oktober. En lotsbeställning som är gjord i Arrivals kommer inte flyttas över till Single Window.

Vad gäller farledsdeklarationen ska den alltså från och med 5 oktober lämnas för alla avgiftspliktiga fartyg som lastar/lossar gods eller passagerare via Single Window.

Återigen, eftersom inga uppgifter automatiskt förs över till Single Window bör man undvika att registrera framtida farledsdeklarationer, dvs efter den 4 oktober, i Arrivals. I stället ska allt registreras direkt i MSW från och med den 5 oktober.

Sjöfartsverket är tydligt med detta i sin information på hemsidan:

- Eventuella kvarvarande preliminära farledsdeklarationer sätts om till status DEFINITIV den 10 oktober och faktureras den 11 oktober.
- Arrivals stängs sedan så snart Sjöfartsverket kan säkerställa att inga aktiva, preliminära eller periodvisa farledsdeklarationer ligger öppna.

AVSTÄMNINGSMÖTE FÖR KONSTRUKTIVA LÖSNINGAR



40 personer satt en hel eftermiddag och diskuterade hur Single Window kan förbättras ytterligare. För många det blev det också ett tillfälle att träffa myndighetspersoner man tidigare bara mailat eller pratat i telefon med.

I slutet av september hade Sjöfartsverket, Kustbevakningen, Tullverket och föreningens särskilda Singel Window-råd ett avstämningsmöte. Det blev många konstruktiva förslag på

Sveriges Skeppsmäklareförening
(The Swedish Shipbrokers' Association)

lösningar till de problem som trots allt återstår att lösa innan Single Window blir just den smidiga lösningen för sjöfartsrapportering som alla vill ha.

Ett av problemen är att Sjöfartsverket godtar att en lotsändring kan ringas in om agenten till exempel är ute i hamnen och märker att avgången av något skäl blir fördröjd. Men operatören kan inte uppdatera ändringen i Single Window, vilket betyder att om inte agenten själv ändrar i systemet riskerar han eller hon att få betala extra lotskostnader.

Den samstämmiga synen från landets fartygsagenter var självfallet att en mottagen ändring måste vara det samma som att man ger lotsoperatören rätt att uppdatera i Single Window. Allt annat blir bara kontraproduktivt!

Det beslutades också att Sjöfartsverket kommer att bjuda in alla landets fartygsagenter, och andra användare av systemet, till ytterligare ett uppföljningsmöte mellan 10 och 12 den 24 november i Göteborg. Det vill säga innan vårt höstmöte som startar vid lunchtid samma dag. Då hoppas vi listan över buggar och problem minskat ordentligt i omfång.

CONTAINERKRISEN I SVERIGES RADIOS STUDIO ETT



Anders Wennersten på Radio Studio Ett intervjuar Johan Ehn och Berit Blomqvist i samband med Göteborgs Hamndag.

Sveriges Radio ville häromdagen uppmärksamma problemen som finns bland containerrederierna. Att Hanjin är på väg mot konkurs har väl inte undgått någon, och att vår ordförande Johan Ehn som agent för det rederiet genom sitt Georg Hansen Shipping därför har extra bråda dagar, är också väl känt.

Sveriges Skeppsmäklareförening
(The Swedish Shipbrokers' Association)

- Även om vi länge vetat att Hanjin haft problem, kom ändå beslutet om rekonstruktion oväntat. Jag trodde istället att de två stora sydkoreanska containerrederierna skulle gå samman. Inte att en skulle försvinna från rederikartan, så som det ändå verkar bli nu, säger Johan Ehn.

Som agent för rederiet befinner han sig naturligtvis i en svår situation eftersom hans kunder hamnar i kläm. I vissa fall har de inte fått ut sina varor, i andra fall har de fått ut varorna därför att de betalar till exempelvis hamnen, men inte andra kostnader som Georg Hansen är betalningsansvariga för.

- Tyvärr har jag fått varsla all personal om uppsägning, även om alla just nu behövs mer än någonsin och vi är många som jobbar mer eller mindre dygnet runt för att lösa allt på bästa sätt. Exakt hur det slutar vet väl ingen, rederiets rekonstruktör har fram till slutet på november på sig för att se om det finns någon lösning. Det är inte lätt för någon att se några ljusglimtar, men jag har i alla fall inte gett upp helt ännu.

- Så länge det finns en teoretisk chans fortsätter jag och kämpar för att lösa allt till kundernas bästa, det är de och deras bästa som jag jobbat för hela mitt yrkesliv. Jag ger inte upp förrän alla möjligheter är utdömda, säger Johan Ehn.

Mitt i allt detta ville alltså Sveriges Radio skilda sjöfarten och för er som vill höra resultatet är det bara att klicka på länken.

<http://sverigesradio.se/sida/artikel.aspx?programid=1637&artikel=6526038#>

Enligt internationella tidningsuppgifter kommer en sydkoreansk domstol nu i dagarna att avgöra en eventuell försäljning av Hanjin. Domstolen bekräftar att de har tagit emot förslag från företrädare för Hanjin Shipping och har antytt att det rör sig om ett potentiellt uppköp, skriver The Korea Herald.

EN PLATS KVAR PÅ FÖRENINGENS GRUNDLÄGGANDE KURS I TORRLASTBEFRAKTNING – TVÅ HELA DAGAR

Kursen riktar sig till alla som vill veta mer om sjöfartens blodomlopp – befraktning! Men eftersom den ges redan nu på tisdag gäller det alltså att fatta snabba beslut!

Kursen är inte bara öppen för skeppsmäklare i vid bemärkelse, utan är lika bra för transportköpare som för anställda på rederier som vill förkovra sig. Kursen bygger på en blandning av undervisning och problemlösning i grupp och ges ute på Radisson Riverside, vid Lindholmen, Göteborg. Mer info, anmälningstalong och fullständigt kursprogram:

www.swe-shipbroker.se eller maila info@swe-shipbroker.se

BARLASTVATTEN – VAD GÄLLER EGENTLIGEN?

Flera medlemsföretag har hört av sig med frågor som de fått från befälhavarna gällande barlastvattenkonventionen. Nu senast var det en befälhavare som redan skiftat sitt barlastvatten en gång efter avgång från Island, men nu ville veta vad som gällde inför ankomsten i Sverige. Så vad gäller egentligen?

Först en bakgrund: Barlastvattenkonventionen träder i kraft 8:e september 2017 och syftet är att förhindra att [främmande organismer](#) sprids med fartygs barlastvatten.

Det är enligt Transportstyrelsen viktigt att fartygsägare och operatörer förbereder sig om de ska kunna uppfylla de nya krav som barlastvattenkonventionen medför. Konventionen gäller för alla fartyg som går på internationella resor och som tar upp och släpper ut barlastvatten. Den ställer krav på att [barlastvattnet ska behandlas](#), och gränsvärden för hur mycket levande organismer som får släppas ut kommer att införas successivt. Fartygen kommer att behöva ett barlastvattencertifikat, en barlastvattenhanteringsplan och en barlastvattendagbok.

För att uppfylla utsläppskraven måste fartygen i de allra flesta fall installera [reningsutrustning \(barlastvattensystem\)](#) ombord. Innan barlastvattensystemet har installerats måste fartygen [skifta barlastvattnet](#) till havs. Det finns även möjlighet att ansöka om [dispens](#) från kravet på behandling av barlastvatten.

Transportstyrelsen har gjort en sammanställning av vanliga [frågor och svar](#).

Men frågan som komplicerat det hela är att det även finns något som heter frivilligt skifte av barlastvatten. Vad innebär det, Henrik Ramstedt på Transportstyrelsen?

- Före den 8 september 2017 har vi i Sverige inga krav på skifte av barlastvatten. De frivilliga riktlinjerna är just riktlinjer för fartyg som frivilligt väljer att göra skifte innan tvingande regler införs. Sverige utför inga kontroller överhuvudtaget vad gäller barlastvatten i dagsläget. Det finns dock vissa länder som infört nationella regler kring barlastvatten i förtid, t.ex. Norge och Litauen, vilket kanske bidrar till befälhavarnas förvirring.

Men efter 8 september nästa år kommer alltså alltså inga främmande organismer att spridas via fartygens barlasthantering.

- Efter att konventionen trätt i kraft ska fartyg installera reningsutrustning vid första tillfälle då de förnyar IOPP-certifikatet (detta för att det vore ogörligt om alla fartyg ska installera reningsutrustning samtidigt). I och med det kommer tidpunkten för när fartyg ska installera reningsutrustning var specifikt för varje enskilt fartyg. Totalt sett blir det en spridning över fem år innan alla fartyg omfattas av kravet. Fram till det att fartygen måste installera utrusning, måste de utföra skifte men det gäller inte fartyg som går inom Östersjön.

- Av geografiska och hydrografiska skäl är barlastvattensskifte helt enkelt inte möjligt för fartyg som enbart trafikerar Östersjön, säger Henrik Ramstedt. Under en övergångsperiod efter konventionens ikraftträdande kommer därför dessa fartyg att få genomföra sina barlastvattenoperationer som tidigare. De är dock inte undantagna från konventionens

krav i övrigt vad gäller certifikat etc. och kommer att behöva installera reningsutrustning när de förnyar IOPP-certifikatet.

- Men fartyg som har krav på att ha installerad utrustning måste använda det, även i Östersjön. Fartyg som installerat utrustning innan de måste, behöver inte använda den innan det är dags, men får göra det istället för att skifta.

Nordsjöländerna har beslutat om särskilt område för skifte av barlastvatten i Nordsjön för fartyg som går på rutten inom Nordsjön.

- Fartyg som passerar havsområden som uppfyller kraven på vattendjup och avstånd från land, ska skifta barlastvatten i dessa områden innan de går in i Nordsjön och Östersjön.

Så vad betyder det för vår befälhavare på väg från Island till Sverige?

- I dagsläget behöver han inte göra något alls. Men om han kommer tillbaka på samma rutt om ett år måste han skifta barlastvattnet innan inseglingen i Nordsjön.

FRÅN LAND TILL SJÖ – VARFÖR HÄNDER DET INTE?

Från land till sjö – varför händer det inte? Den frågan har Sjöfartsverket arbetat med det senaste halvåret på uppdrag av regeringen. Uppdraget går ut på att analysera utvecklingspotentialen för inlands- och kustsjöfart, identifiera eventuella hinder och föreslå åtgärder.

Under september månad har projektledaren Björn Garberg och hans kollegor haft dialogmöten med berörda i branschen, däribland Skeppsmäklareföreningen. Där framkom bland annat att det finns 159 potentiella hamnar eller lastageplatser i Sverige, varav endast 54 är aktiva idag och att mängden regler och föreskrifter nästan är ogreppbar.

En excelmodell för kostnader har tagits fram för att kunna analysera olika scenarier när man ändrar på olika avgifter, exempelvis farledsavgifter, och där även övriga trafikslag ingår. Vad händer om trafikslagen likställs, kommer fler transporter att gå sjövägen då?

Även ett kartverktyg har tagits fram, som eventuellt kommer att bli publikt, där varje hamn presenteras med bland annat uppgifter på kajer och djup.

Tiden fram till årsskiftet, när uppdraget ska redovisas, kommer man att använda till att testa de olika modellerna som tagits fram.

NY MEDLEM - Alba Tankers Sweden AB

Skeppsmäklareföreningen fortsätter att få fler medlemmar inom tankbefraktningens område. Senaste tillskottet är Alba Tankers Sweden AB som slog upp portarna i Göteborg under sensommaren.

Alba Tankers Sweden AB Sven Källfelts gata 206, 426 71 Västra Frölunda

Telefon: 031 7499780 Kontaktperson: David Bromander chartering@albatankers.com

BILDER FRÅN ETT FARTYGS DOP I HELSINGBORG



Föreningens vd Berit Blomqvist fick häromveckan det ärevördiga uppdraget att döpa BTÖs första nybygge Sund av Malmö. Hon är även ett av mycket få fartyg som i år fått svensk flagg.

Det blev en fantastiskt solig och varm septemberdag som lockade både media och medlemmar från närområdet.

Fler bilder finns på föreningens Facebooksida, skriv bara Sveriges Skeppsmäklareförening i sökrutan och ansök om medlemskap i gruppen så ges fri tillgång till allt. Det krävs inget medlemskap i föreningen för att få tillgång till Facebooksidan, bara ett uppriktigt intresse för vad vi gör!

KALENDARIUM

Oktober

4 – 5

Kurs: Befraktning i praktiken, Göteborg

8

Norrlands Skeppsmäklareförening har höstmöte

17 – 22

FONASBA: Styrelsemöte samt internationell konferens, London

18 oktober

Sista dag för anmälan till ICS Tutorship-examen i november.

November

14 -24

Examen i ICS Tutorship, i Göteborg

24

Höstmöte och Shipbrokers´ Dinner, Göteborg

25

Styrelsemöte, Göteborg

Maj 2017

12

Årsmöte i Kalmar