



SKEPPSMÄKLARNYTT

Trafikanalys uppmanar Sjöfartsverket att tänka om
Examensresultat och nytt läsår i ICS Tutorship
Jonas Bjelfvenstam ny GD och Tomas Eneroth ny infrastrukturminister
Hamnkonflikten hetaste frågan på Almedalens Maritima mötesplats
25–26 september: kurs i försäkringskunskap
ECASBAs ordförande invald i European Ports Forum
Kalendarium

TRAFIKANALYS UPPMANAR SJÖFARTSVERKET ATT TÄNKA OM

Trafikanalys har på regeringens uppdrag analyserat miljökonsekvenser av Sjöfartsverkets förslag till förändrat farledsavgiftssystem. Analysen omfattar både miljö- och klimatstyrande effekter av förändringarna.

Farledsavgift baseras idag på fartygets storlek och på mängden lastat och lossat gods och är dessutom miljödifferentierad med inriktning på kväveoxidreducering. Sjöfartsverkets förslag innebär att rabatten för kväveoxidsreduktion ersätts med miljörabatter baserat på ett index bestående av fem olika miljöparametrar. Därutöver föreslås bland annat att en rad rabatter och avgiftsbefrielser tas bort, bland annat avgiftsbefrielsen i Vänern. Antalet debiterade anlöp per månad ökar för många fartygstyper och fartygsavgifter baseras på en klassindelning i netto istället för enhetsavgifter per brutto. En ny passageraravgift införs och en särskild beredskapsavgift föreslås. Allt detta är gamla nyheter som Sjöfartsverket hela tiden sagt kommer att införas från och med kommande årsskifte.

Men samtidigt har Trafikanalys alltså haft regeringens uppdrag att titta på kostnaderna för olika miljöåtgärder och försökt analysera hur stora incitament som krävs för att påverka rederierna att göra miljöanpassningar. Med beloppsmässigt mindre rabatter per miljöparameter (som den breddade miljöstyrningen innebär) minskar incitamenten

att fortsatt satsa på relativt kostsamma kväveoxidreducerande åtgärder. Redan i det nuvarande systemet anser Trafikanalys att rabatterna ger ett förhållandevis litet bidrag till de totala kostnaderna för katalysatorrening. I det föreslagna systemet kommer rabatterna att utgöra en än mindre andel av de aktuella åtgärdskostnaderna, vilket ytterligare minskar möjligheten att påverka redare att göra åtgärder.

Utifrån det underlag som Sjöfartsverket har presenterat, menar Trafikanalys att miljödifferieringen i det föreslagna farledsavgiftssystemet inte ger förutsättningar för att åstadkomma en bättre miljö- och klimatnytta. Incitamenten i dagens styrning är små, med det föreslagna bredare miljöindexet blir de än mindre. Det går inte att utesluta att de föreslagna avgiftsförändringarna medför en risk för överflyttning till väg, i vissa områden och för vissa typer av sjötransporter. Det gäller till exempel den sjöfart som sker på inre vattenvägar samt kustnära sjöfart som går i slingor längs kusten.

I uppdraget ingår att föreslå justeringar av det föreslagna systemet för att nå bättre miljö- och klimatnytta och underlätta för målet att flytta långväga lastbilstransporter till sjöfart. Av arbetet dras dock slutsatsen att det saknas tillräckligt och övertygande underlag som talar för att systemet är utformat på ett från miljöstyrningssynpunkt bra sätt.

Trafikanalys huvudförslag är därför att tills vidare bibehålla den nuvarande farledsavgiftsmodellen och under tiden ta fram mer underlag om hur en ny avgiftsmodell kan utformas för att ge effektivast möjliga miljöstyrning. Vidare bör även analyseras närmare vilka typer av miljöutsläpp som farledsavgifterna ska differentieras utifrån.

Som ett alternativ till denna lösning lämnas följande förslag med justeringar av den föreslagna modellen.

1) Inför det föreslagna farledsavgiftssystemet men rikta in miljödifferieringen huvudsakligen eller uteslutande på reduktion av kväveoxider. En miljöstyrning med större tyngd på allvarigare miljöpåverkan från sjöfarten, såsom utsläpp av kväveoxid, ger större miljöincitament till rederier vilket ökar förutsättningarna till bättre miljöeffekt.

2) Behåll undantaget från farledsavgifter för inrikes transporter på Väneren. Undantaget har sannolikt ingen påverkan på huvudparten av de befintliga transporterna i området eftersom dessa inte sker i inrikestrafik, vilket undantaget syftar till. Men mot bakgrund av de tydliga politiska ambitioner som finns om att genom ökad sjöfart avlasta väg- och järnvägssystemen skulle det ge en viktig signal och stimulera till en sådan utveckling.

– Jag har tagit till mig både Trafikanalys rapport och alla remissinstansers kritik av förslaget som vi planerade att införa från årsskiftet, säger Sjöfartsverkets nya generaldirektör Katarina Norén. Ännu är inte det formella förslaget taget, men helt klart är att vi måste öka våra intäkter. Ekonomin är så dålig att om kommande vinter blir en riktig vargavinter måste vi upprätta kontrollbalansräkning.

– För att få en ekonomi i balans krävs både avgiftshöjning, besparingar hos Sjöfartsverket och en lösning på isbrytarfrågan, säger Katarina Norén.

När det gäller miljöincitamentet i avgiftsmodellen är Katarina Norén beredd att göra ett omtag för att tillsammans med branschen ta fram ett ordentligt underlag.

– Avsikten med den nya avgiftsmodellen, som ska vara kostnadsneutral, är ju främst att göra Sjöfartsverket mer oberoende av konjunktur- och strukturförändringar i branschen över tid samt att skapa en mer transparent modell. Vad gäller miljöstyrningen kan vi tänka oss att omarbeta förslaget tillsammans med branschen men bedömer att detta inte hinns med till 1 januari 2018.

Formellt beslut ska fattas inom kort. Kansliets gissning är att det inte blir något med breddningen av miljödifferenteringen (inkl behovet av Clean Shipping Index) men att vi inte kommer undan den tidigare aviserade höjningen av farledsavgifterna på åtta procent.

EXAMENSRESULTAT OCH NYTT LÄSÅR I ICS TUTORSHIP

Två elever klarade examen i ICS Tutorship i maj och ytterligare en elev klarade ett ämne på väg till sin examen. Det var totalt sex personer som tentade tio ämnen och tre blev alltså godkända i fem ämnen.

Grattis till:

Klara Andersson som tagit en Foundation Diploma i Ship Operations & Management, Max Thörn som tagit en Advanced Diploma i Ship Sale & Purchase och Claes Gunnarson som klarade ämnet Liner trades på vägen till en Professional Qualifying Examination (totalt sju ämnen).

Det nya läsåret har precis dragit igång och vi tar nu emot anmälningar till ICS Tutorship 2017-18. Det bli examenstillfällen både i november och i maj och även i år finns samtliga ämnen tillgängliga.

Sista anmälningsdatum för novemberexamen är den 15 oktober och för maj den 2 april. Fram till den 12 september är det lägre pris på examensavgiften. För att hinna läsa är det bäst att anmäla sig så snart som möjligt.

Personer som läser privat, och alltså inte får utbildningen från sin arbetsgivare, kan söka stipendium från Skeppsmäklareföreningen. Det är Clarence Dybecks Stiftelse för sjöfartsutbildning som har gett föreningen ett stipendium för detta ändamål.

Läs mer om ICS Tutorship på hemsidan:

<http://www.swe-shipbroker.se/ICS-Tutorship>

Hör av dig till info@swe-shipbroker.se för ytterligare information och anmälningsblankett.

Sveriges Skeppsmäklareförening
(The Swedish Shipbrokers' Association)

Nr 7-8 2017 – sidan 3
www.swe-shipbroker.se

JONAS BJELFVENSTAM NY GD OCH TOMAS ENEROTH NY INFRASTRUKTURMINISTER

Att Transportstyrelsen bytt generaldirektör har väl inte undgått någon. Nu har regeringen formellt utsett Jonas Bjelfvenstam till generaldirektör för Transportstyrelsen. Han har ju allt sedan IT-skandalen briserade på allvar i vintras vikarierat som tf generaldirektör för myndigheten, men är alltså sedan i juli formellt utsedd GD.

Jonas Bjelfvenstam är känd för föreningens medlemmar sedan han för ett antal år sedan ledde en utredning om framtidens lotsningsverksamhet och han har även medverkat vid ett höstmöte. Hans förordnande gäller under sex år.

I efterdyningarna av turbulensen på Transportstyrelsen avgick infrastrukturminister Anna Johansson och efterträddes av Tomas Eneroth. Han har bland annat varit vice ordförande i Näringsutskottet, men kommer närmast från posten som gruppleadare för Socialdemokratiska riksdagsgruppen. Den posten innehar numera Anders Ygeman som även han fick lämna regeringen i svallvågorna efter IT-skandalen.

HAMNKONFLIKTEN HETASTE FRÅGAN PÅ ALMEDALENS MARITIMA MÖTESPLATS

Det var många ämnen som diskuterades på den Maritima Mötesplatsen, men även själva mötet mellan alla människor som besökte oss för att lyssna och lära, träffas och diskutera eller bara tävla och ta en kopp kaffe kändes värdefullt för många.

Totalt arrangerades 29 seminarier på den Maritima Mötesplatsen samt två mingel och en tävling. Där var första priset en flygresa till Luleå, ett exklusivt studiebesök och övernattnig på isbrytare samt besök i hamnen.

Vinnaren blev Axel Hagman och resan kommer att ske i vinter då han även kommer att bli väl omhändertagen av fartygsagenter från Shorelink Shipping.



Ett av seminarierna behandlade svensk export och där deltog bland andra Sjöfartsverkets nya GD Katarina Norén på sin andra arbetsdag!

– Det var härligt att möta alla dessa sjöfartsentusiaster, för mig blev det en perfekt start på jobbet, menade hon.

Det var dock ingen tvekan om vilket seminarium som lockade mest publik under Almedalsveckans seminarier i Maritima Mötesplatsen. När Joakim Ärlund, vd för Sveriges Hamnar och Peter Winsten, central ombudsman på Transportarbetarförbundet redogjorde för sina tankar kring konflikten tillsammans med föreningens Berit Blomqvist fanns det inte ens ståplats kvar i tältet.

Joakim Ärlund började med ett uppgivet:

– Vi har sagt ja till allt vad medlarna föreslagit, medan Hamn4:an sagt nej till allt. Nu kan vi bara vänta in regeringens utredning om lagstiftning om konflikträtten.

Moderator Mikael Castanius, branschchef, Sveriges Hamnar, undrade om den statliga utredningen som nu tillsatts verkligen behöver ta ett år, som man aviserat.

– Vi står där vi står i dag. Hamnen har gått från 10 000 containrar till cirka 3 000 containrar i veckan, givet det så räcker det inte att vänta ett år. Risken när man har en fackförening som då hellre vill ha en moralisk fredsplikt, som innebär att man alltid kan hota med konfliktåtgärder, innebär att det kan bli tal om lagstiftning. Överutnyttjar man en möjlighet som man har så kommer det att komma en motreaktion. Och den motreaktionen är regeringens utredning. Vi kan inte fortsätta att leva under konflikthot. Det går inte längre, sade Joakim Ärlund.

Berit Blomqvist trodde att Hamn4:ans högsta ledning skulle tänka om när regeringen tog beslut om utredningen.

– Om ett år kommer man ju att förlora makten, därför trodde jag man skulle ändra taktik. Men nu har ju medlarna gett upp och det oroar mig. För rederierna litat inte längre på Göteborg.



I publiken satt till exempel Medlingsinstitutets GD Carina Gunnarsson (i vit kavaj).

I publiken fanns Patrik Nilsson från Företagarna, som representerar 70 000 företag. Han har fått många samtal från medlemmar som vittnar om varor som fastnat till sjöss eller i hamn.

– Många av de mindre företagen har små marginaler, vilket leder till uppsägningar eller konkurs. Det gör mig förbannad att Hamn4:an riskerar andra människors fackliga rättigheter och jobb. Vi har nu nått vägs ände. Vi kan inte vänta ett år på en utredning. Kan inte parterna lösa detta så måste riksdag och regering agera nu.

Riksdagsledamot Jimmy Ståhl (SD), tjänstledig från Göteborgs hamn för att sitta i riksdagen, fanns också bland åhörarna.

– Jag har jobbat 20 år i hamnen och suttit i förbundsstyrelsen för Hamnarbetarförbundet. I dag gör jag allt jag kan för att främja sjöfarten, detta som händer nu är ett stort dråpslag. Det som förvånar mig är att man genom förmedling inte lyckas nå en framgång. Tyvärr har detta blivit en massmedial konflikt i stället för att lösa det vid förhandlingsbordet. Det Sveriges Hamnar borde göra är att dra båda parterna i örat, låsa in dem i ett rum och säga till att ni inte kommer ut förrän ni löst detta.

Joakim Ärlund kommenterade direkt:

- Vi har ju suttit i det låsta rummet i åtta månader och sagt ja till allt...

Vänsterpartiets Daniel Bernmar som är kommunalråd i Göteborg undrade varför man inte i Göteborgs hamn kan arbeta sig samman om ett avtal så som man gjort i bland annat Lärarförbundet och Lärarnas Riksförbund.

– Vad gäller lärarna är båda fackförbunden med i en centralorganisation och båda är dessutom överens om att samförhandla i kartell. I vår bransch är man inte intresserad av att förhandla i kartell, svarade Joakim Ärlund.

Peter Winsten höll med Joakim Ärlund:

– Det stämmer. Det finns inte på vår dagordning att vi skulle ha treparts-avtal. Hamn- och stuveriaavtalet har dessutom en helt annan uppbyggnad än vad lärarförbunden har, de har till exempel individuella lönesättningar och så vidare. Även om jag rent hypotetiskt skulle kunna tänka mig ett treparts-avtal så har jag svårt att se hur det skulle funka praktiskt.



Tre ministrar hade vi i år på den Maritima Mötesplatsen. Våra två mingelkvällar lockade arbetsmarknadsminister Ylva Johansson och den dåvarande infrastrukturministern Anna Johansson och dessutom medverkade utbildningsminister Anna Ekström i ett av våra 29 seminarier.

Den Maritima Mötesplatsen arrangeras av Maritimt Forum (tidigare Sjöfartsforum) i samarbete med oss och Föreningen Svensk Sjöfart, Lighthouse, Skärgårdsredarna, Svenskt Marintekniskt Forum (SMTF) och Sveriges Hamnar.

25–26 SEPTEMBER: KURS I FÖRSÄKRINGSKUNSKAP

Föreningen fortsätter sitt arbete med att arrangera nyttiga kurser för medlemmar och nu har turen kommit till en helt egenutvecklad kurs i försäkringskunskap. Den ger grunderna i försäkring för redare, befraktare och agenter – under två fullspäckade dagar.

Kursen riktar sig till anställda på alla slags skeppsmäklarerier som vill känna till redarens försäkringar för fartyg och tredjemansansvar, transportörernas försäkring för lasten, och inte minst – agenternas ansvarsförsäkringar.

Kursen är dock mycket allmän och till för alla som vill öka sin maritima allmänbildning och vill förkovra sig. Antalet är begränsat till 25 personer och kursen bygger på en blandning av undervisning och problemlösning i grupp.

Sveriges Skeppsmäklareförening är kursarrangör, men huvuddelen av undervisningen ges av försäkringsmäklare Fairwater Marine AB's kunniga medarbetare (framförallt Jan Risinger och Nicklas Holmberg).

Gästföreläsare kommer att tas in framförallt från ITIC som är huvudförsäkringsgivare för Sveriges Skeppsmäklareförenings ansvarsförsäkringslösning, samt från Norwegian Hull Club's defence avdelning.

Anmälningssblankett bifogas detta medlemsblad och finns på www.swe-shipbroker.se

MÅNDAG 25 SEPTEMBER

- 10 00 **Förmiddagskaffe serveras utanför föreläsningssalen**
- 10 30 **Introduktion och deltagarpresentation**
- 11 00 **Sjöförsäkring – en översikt**
Introduktion, Sjöförsäkring, Transportförsäkring, Ansvar, Avbrott
- 12 00 **Rederiförsäkring – en kort introduktion**
- 12 30 **Lunch**
- 13 15 **Andra typer av transporter samt lastförsäkring - introduktion**
Väg – Flyg - Järnväg
- 15 15 **Fika**
- 15 30 **Befraktaransvar och annat transportöransvar**
- 17 30 **Avslut för dagen, incheckning på hotell alternativt öppet hus i föreningens lokaler**
- 18 30 **Middag för alla deltagare och kursledare på Ölrepubliken vid kansliet**

TISDAG 26 SEPTEMBER

- 08 30 **Skeppsmäklarens ansvar, en förmiddag med ITIC**
- 10 00 **Några exempel och grupparbeten**
- 10 30 **Förmiddagskaffe**

Sveriges Skeppsmäklareförening
(The Swedish Shipbrokers' Association)

11 00	Några exempel och grupparbeten, fortsättning
12.15	Lunch
13 15	Skeppsmäklarrollen och försäkring Lite kort om de försäkringar som gäller i Skeppsmäklarens olika roller
15 00	Fika under grupparbetet
16 30	Kursutvärdering, diplomutdelning och info om ICS Tutorship
17 00	Slut!

ECASBAS ORDFÖRANDE INVALID I EUROPEAN PORTS FORUM

Vi citerar direkt ur information från ECSBA:

”ECASBAs ECASBA Chairman Antonio Belmar da Costa has been appointed as a member of the newly formed European Ports Forum. This new body has been established by DG-MOVE as a means to exchange information and give advice on port policy matters at European and EU Member State level and to support the Commission and Member States in implementing new policy commitments as well as following up on those already in place.

In the call for applications to join the Forum, the Commission stated that it will primarily cover the following:

- port connexions to the hinterland, in particular rail and inland waterways
- funding, financing and charging of ports infrastructure and services
- implementing EU law on ports, incl. state aid, concessions, freedom of establishment
- administrative simplification for investments and operations in ports
- environmental port charging
- other measures to reduce the environmental impacts in and around ports
- energy efficiency in ports
- provision of alternative fuels in ports
- adaptation of ports to the energy transition
- integration of ports in port-cities
- smart ports
- innovation and new port skills and competencies
- international matters
- future trends and foresight
- any other issues deemed necessary to fulfil the task of the group

There is a maximum of 60 places on the Forum and given the number of organizations and bodies impacted by European port policy, it is a welcome acknowledgement of ECASBA's pre-eminent role that Antonio has been appointed. Antonio will of course keep ECASBA and FONASBA members updated on the actions the Forum undertakes and no doubt will be seeking input from ECASBA members to support his participation."

KALENDARIAM

Augusti

31 Styrelsemöte, Göteborg

September

1 Containerrådet sammanträder, Göteborg

5 Donsö Shipping Meet 2017

7 Nordiskt Skeppsmäklarmöte, Oslo

12 Sista dag för ICS Tutorship-anmälan till lägre pris

25–26 Försäkringskurs, Göteborg

Oktober

15 Sista dag för anmälan att skriva ICS Tutorship i nov

15-19 FONASBA, Dubai

November

9 Höstmöte, Göteborg

10 Styrelsemöte, Göteborg

13-23 Tentamensskrivningar ICS Tutorship, Göteborg

2018

Mars

16 Årsmöte, Luleå