



SKEPPSMÄKLARNYTT

Föreningens höstmöte – endast seminarieplatser kvar
Sjöfartsverket höjer avgifterna nästa år
Fonasbamöte om vägen framåt
Reglerna kring nya tullagen om tillfällig lagring tar form
100-årsnål inleder jubileumsåret
Medlemsnytt
Kalendarium

FÖRENINGENS HÖSTMÖTE – SEMINARIEPLATSER KVAR

Programmet för årets höstmöte 8 november i Göteborg är nu fullbokat vad gäller antalet middagsgäster och hotellrum, men vi har fortfarande plats för ytterligare 20 deltagare till själva seminariet. Anmälningstalong rekvireras från kansliet, eller hämtas hem från vår hemsida, www.swe-shipbroker.se

PROGRAM 8 NOVEMBER:

12 00 Kycklinglunch i Bekzenska Valvet, i Stadsmuseet

12 45 100 år i sjöfartens tjänst

Skeppsmäklareföreningens vd Berit Blomqvist berättar om det kommande jubileet 3 maj 2019

13 00 UCC – hur ska det funka?

Den 1 februari 2019 startar införandet av en ny process med digital uppgiftslämning för varor på anläggning för tillfällig lagring. Men hur ska det tillämpas? Är det verkligen möjligt att deklarerera alla containers på ett fartyg innan varorna ankommer till hamnen? Hur ska aktiveringen av deklARATIONERNA gå till? Och vad händer om så inte sker? Jenny Jensen och Lars-Gunnar Nilsson från Tullverket reder ut begreppen.

13 30 Trender och tendenser för svensk tanksjöfart

Torbjörn Helmfrid, vd Clarkson Sweden, ger en omvärldsanalys och reflekterar kring ett fossilfritt Sverige.

13 50 Rotterdamreglerna, blir de någonsin användbara?

Jörgen Sköld, som varit föreningens representant i den statliga utredningen som utrett om och hur Sverige ska kunna införliva Rotterdamreglerna i den svenska sjölagen, reder ut begreppen för oss. Vilka är skillnaderna mot Haag-Visbyreglerna?

14 10 Maritimt Forum, del 1: Så samlar vi den breda sjöfartsnäringen

Joachim Glassell, vd och Pia Berglund ordförande för Maritimt Forum berättar om föreningens arbete för att flytta fram sjöfartens positioner

14 30 Maritimt Forum, del 2: Vill varuägarna verkligen ha mer sjöfart?

Lars Green har Maritimt Forums uppdrag att reda ut inställningen hos de svenska lastägarna till närsjöfart som transportalternativ. Vilka slutsatser kan man dra redan nu?

14 50 Kafferast

15 20 Blockkedjeteknik - morgondagens krav eller obrukbara utopier?

Mikael Haglund från IBM förklarar bakgrunden och visar hur långt utvecklingen gått. Vad betyder blockkedjor för dig och ditt företag? För sjöfarten? Debatt efteråt med Katarina Norén GD Sjöfartsverket samt Gregor Loebbert, OP Ship och Fredrik Hermansson Greencarrier Liner Agency.

16 15 Hur stärker vi sjöfartens röst i Riksdagen nu när flera gamla sjöfartsvänner fått gå i senaste valet?

Trafikutskottets Jimmy Ståhl (SD), Mikael Larsson (C) och Johan Bûser (S); det vill säga Sverigedemokraternas, Centerpartiets och Socialdemokraternas sjöfartspolitiska talespersoner, diskuterar och ventilerar sina visioner för sjöfartspolitiken under de närmaste fyra åren.

17 00 Öppet hus och invigning av Skeppsmäklareföreningens nya lokaler

Postgatan 4, högst upp

18 30 Samling vid Södra Hamngatan 11 för Shipbrokers Dinner i Chalmersska Huset

* Välkomstdrinken intas i det gamla bankvalvet

* Middagen serveras i de vackra salongerna där en gång superkargören William Chalmers bjöd vänner och kollegor från Svenska Ostindiska Companiet till bords

SJÖFARTSVERKET HÖJER AVGIFTERNA NÄSTA ÅR

Som föreningen den 12 oktober meddelade i särskilt utskick vill Sjöfartsverket från och med den första januari 2019 höja farledsavgifterna med i genomsnitt 1,9 procent.

Lotsavgifterna vill de höja med fem procent och vi har fått tillfälle att tycka till om höjningarna.

Vi citerar föreningens remissvar i sin helhet nedan:

Vi förstår att Sjöfartsverket måste hålla sig inom de ramar som regeringen satt, men vi som näring kan aldrig acceptera att de olika transportslagen finansieras enligt olika principer.

Den som menar allvar med orden om att föra över mer gods från väg till sjö måste på allvar ge sjöfarten förutsättningar för detta, och då är en höjning av lotsavgifterna helt fel väg att gå!

Vi motsätter oss alltså en höjning om fem procent av lotstaxan och skulle mycket hellre se en likställighet mellan järnvägens trafikledning och lotsverksamheten.

Vi anser att den enda kostnad som borde drabba dem som använder lots är den exakta kostnaden för lotsbåt, båtsman, lotsadministration och själva lotsen, alltså ingen lotsavgift för Sjöfartsverkets "overhead".

Vi förstår inte heller hur behovet av dessa höjningar kan kvarstå nu efter att man infört en beredskapsavgift. Beredskapsavgiften presenterades som en avgift för att finansiera den beredskap som finns inom lotssystemet så att exempelvis även ett fartyg som normalt har befälhavare med lotstillstånd vid ett akut lotsbehov skulle kunna få en lots. Med införandet av beredskapsavgift var det alltså fler som var med och delade på lotskostnaderna som därmed med någon form av logik borde innebära en lägre kostnad för var och en.

Det kan ju knappast vara meningen att både ta ut full kostnadstäckning för all lotsverksamhet, inkl dess andel av "overheadkostnader" för Sjöfartsverkets huvudkontor OCH en hög beredskapsavgift.

Vi kan inte tolka det på annat sätt än att Sjöfartsverket tar ut avgifter två gånger för en och samma sak.

Vi vill även ta tillfället i akt och framföra vår oro över att lotsservicen upplevs som att den försämrats i takt med att kostnaderna ökat. Tillgången på lots är allt annat än tillfredsställande och vi ser en tydlig ökning på förseningar på grund av lotsbrist i Vänerne och i Trollhätte kanal, men även andra svenska hamnar har drabbats.

Även om vi är medvetna om att Sjöfartsverkets sedan länge deklarerat att man hädanefter kommer att öka farledsavgifterna med index och även om 1,9 procent är mindre än förra årets höjning vill vi ändå protestera mot höjningen.

Alla ökade kostnader för sjöfarten ökar svårigheterna för den överflyttning från väg till sjö som det offentliga Sverige nu allt tydligare manifesterar. Samtidigt är vi medvetna om att så länge inte Sjöfartsverket får öka offentliga medel kan avgiftsökningar anses vara den enda väg som återstår om ytterligare rationaliseringar inte är möjliga.

Därför kräver vi (även om vi främst riktar oss till landets politiker) att all isbrytning likställs med vinterväghållning på väg och järnväg. Då skulle Sjöfartsverket få cirka 300 miljoner årligen i ökat anslag till investering och drift av isbrytare, vilket kan utmynna i följande:

- a) Avskaffande av godsbaserad farledsavgift för allt inrikes gods.
- b) Allt gods som tidigare transporterats på väg skulle helt befrias från godsbaserad farledsavgift under en treårsperiod och därmed en gradvis avtrappning.
- c) Uttaget för den fartygsbaserade farledsavgiften skulle kunna minska så att även beredskapsavgiften kan miljödifferentieras.

Vår bransch är förundrad över de dubbla budskap myndigheter och politiker sänder i form av höjda avgifter för sjöfarten, samtidigt som den politiska viljan sägs vara att göra sjöfarten mer konkurrenskraftig. Det är en dubbelmoral som snarast måste upphöra för att vi ska kunna flytta gods från överfulla landsvägar till glest trafikerade vattenvägar!

FONASBAMÖTE OM VÄGEN FRAMÅT

Vår internationella skeppsmäklareförening FONASBA har haft sin årliga årsmöteskonferens, den här gången i Mexiko.

Det var närmare 100 deltagare i de olika möten som kan indelas i

ECASBA meeting

Liner & Port Agency Committee

Chartering & Documentary

Secretary meeting

Council meeting.

Därutöver hanns det även med ett styrelsemöte i FONASBA, så hela veckan togs i princip i anspråk.

Sveriges Skeppsmäklareförening
(The Swedish Shipbrokers' Association)



Precis som det övriga sjöfartsklustret är även Fonasba en manlig bastion. Men för varje år ser vi fler och fler kvinnor ta plats och här är de mest initiativrika samlade:

Föreningens tullexpert Hilde Bruggeman från Belgien, Nayana Nandkumar från Dubai som ordnade förra årets konferens, Jeanne Cardona som nu planerar det kommande 50-årsjubileumsmötet i Miami 2019 och Marygrace Collins (tidigare ordförande) från USA, plus Berit Blomqvist som ordnade 2014-mötet i Göteborg och Lara Tropa från Italien som nu planerar för Fonasbakonferensen 2020 i Genua.

ECASBA – den europeiska utmaningen



ECASBA står inför stora utmaningar då den europeiska föreningen även efter Brexit kommer att ledas från London. Det finns en del europiska medlemmar som är djupt

Sveriges Skeppsmäklareförening
(The Swedish Shipbrokers' Association)

olyckliga över det, men än en gång kunde det fastslås att det inte finns tillräckligt med finansiella muskler för att mäta med ett Brysselkontor och intresset är också tämligen svalt för att i närtid flytta själva FONASBA-kontoret från London.



Antonio Belmar da Costa från Portugal (med micken i hand) avgår dessutom som ordförande efter tio år och efterträds av Marco Tak från Nederländerna.

Han fastslog redan under sitt installationstal att han kommer att driva våra frågor på ett tydligare sätt. Som en del i denna strävan kommer han att kräva att alla i den nya styrelsen ska ha ett ansvarsområde med ansvar för att bevaka och driva på utvecklingen i just den frågan.

Single Window, nya tullagstiftningen, försöken att öka statusen för fartygsagenterna och Fonasba Quality Standard är bara några av de frågor som nu kommer att drivas med större kraft inom ECASBA.



Liner & Port Agency – och Sverige är fortfarande världsbäst på FQS!
Liner & port agency committee leds av basilianaren Waldemar Rocha och en av

Sveriges Skeppsmäklareförening
(The Swedish Shipbrokers' Association)

Nr 10 2018 – sidan 6
www.swe-shipbroker.se

punkterna som redovisades handlade om Fonasba Quality Standard. Till dags dato har sammanlagt 32 av Fonasbas 62 medlemsländer anslutit sig till kvalitetsstandaren. Totalt är det 478 företag som kvalitetssäkrats på det här viset. Allt sedan starten har vi i Sverige legat längst fram. Vi har 63 av de 478 FQS-certifierade företagen, medan några länder, som ändå anslutit sig, inte lyckats få ett enda företag att kvalitetssäkra sig.

Italien kommer dock att ta ifrån oss ledartröjan då de har 300 företag som nu lovat att de ska genomgå certifieringen innan nästa årsmöte.

Chartering & Documentary – om vikten av tydliga avtal

Chartering & Documentary leds av intalienaren Fulvio Carlini och han berättade bland annat att arbetet fortsätter med att uppdatera Gencon '94, världens mest använda certeparti. En arbetsgrupp har bildats inom Fonasba för denna översyn där bland andra Gregor Loebbert från OP Ship ingår. Fulvio Carlini tackade särskilt den gruppens medlemmar för värdefull input. Arbetet har dock visat sig vara lite mera komplicerat än man först tänkt sig och nu är siktet inställt på en ny Gencon '20.

Näringslivets världsorganisation ICC (International Chamber of Commerce) håller också på att uppdatera Incoterms så även där är förändringar att vänta, förmodligen under 2020.

ITIC, vår internationella skeppsmäklarförsäkringsorganisation, informerade om diverse fall ur verkligheten där fartygsagenter gjort ödesdiga misstag.

Bara ett exempel i högen är där agenten fått 50 000 USD i "cash to master" alltså insatt för att levereras när fartyget kommer i hamn. Strax innan ankomst ändras dock ordern och halva beloppet begärs istället snabbt till ett annat konto för något oförutsett som sägs ha inträffat. Eftersom sammanhanget verkar stämma, liksom e-postadressen, hade agenten betalat in pengarna enligt order. Hade han tittat noga hade han dock sett att e-postadressen inte alls var den rätta och att han istället blivit utsatt för ett bedrägeri.

Sören Larsen, som är ytterst ansvarig för utvecklingen av alla kontrakt och klausuler som utvecklas inom Bimco, redogjorde för de kontrakt som nu behöver revideras. Det som vållat mest huvudbry gäller hur de nya klausulerna ska se ut som ska reglera vad som händer årsskiftet 2019–20 då svavelhalten sänks globalt till max 0,5 procent i bunkers.

- All bunker som är kvar i tankarna på nyårsdagen 2020 blir i princip obrukbar om den innehåller mer än 0,5 procents svavel. Alltså gäller det att reglera vem som ska garantera att bytet sker på rätt sätt. Om man går över till lågsvavligt tidigare, hur ska det regleras? Det låter enkelt men är på en global marknad oerhört komplicerat, säger Sören Larsen.

När vi införde 0,1 som svavelgräns blev det aldrig något stort problem eftersom fartygen kunde använda den högsvavliga bunkeroljan när de återigen kom utanför

det SECA-område där den lägre svavelhalten krävdes. Men från och med 2020 blir den alltså i princip värdelös över hela världen. Detta gäller naturligtvis inte fartyg som installerat skrubbers ombord, men det är en annan historia.

Sören Larsen slog också ett slag för det GAA, General Agency Agreement, som Bimco tagit fram tillsammans med FONASBA och som vi skrivit om i tidigare nummer. Han pekar särskilt på vikten av att ha ett skriftligt avtal som bland annat reglerar vilket ansvar man tar på sig som agent, samt att man redan i avtalet skriver in de bankuppgifter som behövs, så att ingen senare ska kunna maila och ändra till ett annat kontonummer. Bluffmailen blir ju bara mer och mer innovativa.

Dessutom blir GAA ett sätt att tydliggöra vem som är uppdragsgivare.

-Vi har länge hjälpt till när fartygsagenter har haft svårt att få tillbaka pengar för de utlägg de gjort på rederiets vägnar. För att vi ska kunna hjälpa till måste dock två kriterier vara uppfyllda. Dels måste själva kravet vara odiskutabelt, dels måste det vara kristallklart vem som är uppdragsgivare. Det är det inte alltid och då blir det svårt för Bimco att agera. Det är alltså viktigt att agenterna använder GAA, då blir det allt tydligt reglerat, menar Sören Larsen.

Läs mer o ladda ner GAA: <https://www.fonasba.com/documentation>

Blockkedjetekniken är naturligtvis på allas våra agendor dessa dagar, så även Fonasbas. Hur vi ser på hoten och möjligheterna varierar dock stort - från dem som nästintill fortfarande tror att det är en fluga som i grunden inte förändrar något, till att yrket är dödshotat i och med det nya.

Det beslutades att vi kommer att följa utvecklingen noga. Den samlade bilden världen över verkar hittills vara att containersidan kommer att drabbas först, medan bulk- och tanksjöfarten kanske inte kommer att beröras på samma sätt. Det är helt enkelt för många olika aktörer som knappast på enkelt sätt går att fösa in en blockkedja. (För er som inte hänger med i blockkedjetänket alls kan vårt höstmöte 8 nov rekommenderas!)

Secretary meeting - för nya idéer som ska utveckla de nationella föreningarna
Secretary meeting är precis som namnet antyder till för de administrativt ansvariga för de olika nationella organisationerna, oavsett om de kallas sekreterare eller VD. Gemensamt för dem som enbart lever på medlemsavgifter är att det blir allt svårare att klara ekonomin. Samtliga länder ser sitt medlemsantal krympa. De enda som inte klagat över dålig ekonomi är de länder där man lyckats införa ett system där varje fartygsanlöp genererar en summa till föreningen. Det systemet finns exempelvis i Portugal, Italien, Brasilien, Argentina och Belgien.

- Vi lägger på den avgiften i samband med övriga utlägg i våra hamnar, alla redare inser att vi som förening i Brasilien utför ett arbete för deras räkning, Det handlar alltså inte om själva klareringsarvodet, utan även det arbete som själva föreningen utför för att tillvarata deras intresse, säger Glen Gordon Findlay från Brasilien.

Council meeting - med val av ny ordförande

På Council klubbades en höjning av medlemsavgiften med tre procent igenom innan vi valde den nya styrelsen. Alla sitter i två år förutom ordförande Aziz Mantrach från Marocko som enligt de nya stadgarna fick ett treårsmandat. Han efterträdde John Foord från UK och kommer att efterträdas av Javier Dulce från Argentina.



Från bakre vänster: Glen Findlay, Jacov Karmelic, Mohamed El Mezouar, Marco Tak, Fulvio Carlini, John Foord, Waldemar Rocha, Simone Carlini, Takazo ligaki, Javier Dulce, Jeanne Cardona, Aziz Mantrach (nyvald ordförande), Botond Szalma och Antonio Belmar da Costa.



Veckan avslutades med storslagen galamiddag, här flankeras Berit Blomqvist av Fonasbas tullxpert Hilde Bruggeman från Belgien och Ecasbas nyvalde ordförande Marko Tak från Nederländerna.

REGLERNA KRING NYA TULLAGEN OM TILLFÄLLIG LAGRING TAR FORM

En av våra aktiva grupper är tullgruppen där Mårten Zetterberg på TSA Agency Sweden AB och Anne-Christin Petersson på Hapag-Lloyd (Sweden) AB är särskilt aktiva.

Texten nedan är deras sammanfattning av allt det nya som kommer att införas:

1 februari 2019 införs nya direktiv gällande hantering av tillfällig lagring. Införandetiden är satt till ett år. Alla containrar som kommer från tredje land skall deklarerars med en DTL (Deklaration för Tillfällig Lagring).

Enligt utdrag från tullens hemsida skall uppgifterna lämnas enligt nedan:

Pappershanteringen kommer att upphöra och ersättas av en elektronisk deklARATION för tillfällig lagring som sedan ska aktiveras senast när varorna ankommer till anläggningen för tillfällig lagring. Det finns två möjligheter att lämna och aktivera deklARATIONen elektroniskt: via en system-till-system-lösning eller via en tjänst som kommer att nås från tullverket.se. Elektronisk uppgiftslämning till Tullverket kommer att vara möjlig från den 1 februari 2019 och måste vara införd senast den 31 januari 2020.

Då tullen ej valt att specificera vem som bär ansvaret för deklARATIONen så ser vi att det finns två möjligheter (eller risker). 1. Rederiet blir ansvarigt. 2. Kunderna (Speditörerna). Vem som i slutändan kommer att bära ansvaret skall vara upp till "näringsen", men uppgiftslämmandet och dess innehåll kommer att vara densamma. Vi har valt att sammanfatta samtliga uppgifter som kommer att beröras för denna typ av rapportering enligt nedan lista:

- A. LRN** = Lokalt referensnummer (när uppgiftslämningen sker via system-till-system-lösning genereras ett unikt LRN)
- B. Deklarantens identifieringsnummer** = EORI-nummer
- C. Ombudets identifieringsnummer** = EORI-nummer (enbart om man gör deklARATIONen som ombud)
- D. Kod för ombuds status** = (enbart om man gör deklARATIONen som ombud)
- E. Förenklad deklARATION/Tidigare dokument** = Här kan man hänvisa till tidigare handling till exempel MRN-nummer för SID (finns en särskild kodlista)
- F. Framlagda dokument** = Både transportdokument och annat dokument kan anges
- G. Framlagda dokument** = certifikat, tillstånd ytterligare referensuppgifter (detta har rederierna inte tillgång till och därför kommer det att bli problem att lämna detta). Står i tullens deklARATIONshandledning men enligt muntlig information från tullen ej obligatoriskt.
- H. Referensnummer/UCR** = Frivillig uppgift
- I. Identifiering av lager** = Här anger man en kod för tillfällig lagring samt godslokalkoden för anläggningen för tillfällig lagring

J. Identifieringsnummer för ytterligare aktör i leveranskedjan = Här kan man ange ytterligare aktörer i leveranskedjan (ska vara MRA-nummer eller ett EORI nummer) kan vara till exempel speditören.

K. Varornas förvaringsplats = Den plats där varorna kommer att anmälas och finnas tillgängliga för kontroll

L. Transportmedlets identitet vid ankomsten = IMO-nummer för identifiering av fartyg

M. Containernummer

N. Förseglingsnummer

O. Kollislag

P. Antal kollin

Q. Märken

R. Bruttovikt

S. Ytterligare uppgifter = kan vara ytterligare uppgifter i form av fritext (i vissa fall ska man ange ytterligare upplysningar i form av en kod som består av fem tecken, i dagsläget finns inga koder att ange)

T. Varubeskrivning

V. CUS-kod = Om varan innehåller kemiska ämnen eller preparat kan man ange en så kallad CUS-kod. Står i tullens deklarationshandledning men enligt muntlig information från tullen ej obligatoriskt.

W. Varukod, KN-nummer, Statistiskt nr

Ovan information kommer i olika nivåer av en deklaration på ett eller annat sätt att behövas rapporteras in till Tullverket. Då mycket av ovan information redan finns tillgängligt för samtliga aktörer idag så gäller det för rederierna att se till så att uppgifter kan lämnas till tullverket genom en "system-till-system"-lösning. Då det ännu inte är känt vilket system man skall rapportera in detta till är det såklart svårt att avgöra vilka tekniska installationer som behövs göras. Men viktigt är att man redan nu ser till så att informationen är lättillgänglig.

Det finns alltså två alternativ som vi måste ta ställning till och som tullverket lämnat åt näringen att bestämma:

1. Kunderna/Speditörerna gör deklarationen för tillfällig lagring och rederierna får säkerställa att de får den information de saknar så som till exempel MRN nummer för SID, lastbärarens identitet. Rederierna bör säkerställa att de har kontroll på att hela fartyget är klart och alla DTL:er är på plats, vilket kommer att innebära ett stort antal DTL:er.

2. Rederierna gör deklarationen och kunderna får säkerställa att den information rederierna eventuellt saknar finns på plats när deklarationen ska göras. Rederiet kan göra en DTL för hela båten.

Aktivering av en DTL kan först ske när fartyget är till kaj, vilket i dagsläget kommer skötas av en manuell hantering på tullens webbtjänst för DTL:er. Detta ser vi dock som uteslutet, och vi har framfört att dessa måste kunna aktiveras med AIS tracking, precis så som ATA sätts idag i MSW.

Vad gäller då om deklarationerna ej finns på plats innan ankomst till lossningshamn?

Tullverket har tidigare nämnt att en container som saknar DTL inte får lossas. Vi har framfört att detta måste lösas på något sätt, möjligen genom att hamnarna måste få lov att ha en separat hantering av containrar med saknade DTL:er. Tullverket håller på och ser över eventuella påföljder i samband med detta.

Den 21 november åker Mårten Zetterberg och Anne-Christin Petersson till Malmö för att delta i nästa möte med den referensgrupp som behandlar deklaration för tillfällig lagring. De vill gärna ha synpunkter från er som arbetar med de här frågorna.

Frågan kommer också att ventileras på nästa möte med Containerrådet, en annan av våra aktiva utskott och det är dessutom ett av huvudnumren under vårt kommande höstmöte där det finns platser kvar till själva seminariet.

[Mårten Zetterberg](#) och [Anne-Christin Petersson](#) står också till förfogande om några frågor dyker upp.

Mer information finns här:

http://www.tullverket.se/nyheter/nyheter/inforandetavanlaggningfortillfalliglagringskjut_sframtill1februari2019.5.4481397d16411b8646581c.html

100-ÅRSNÅL INLEDER JUBILEUMSÅRET



Lagom till att jubileumsåret 2019 närmar sig har föreningen tagit fram en jubileumsnål som samtliga som deltar i föreningens höstmöte kommer att få sig tilldelat.

Övriga får vänta till 3 maj då vi alla ses i Stadshuset i Stockholm!

MEDLEMSNYTT

Fyra nya auktoriserade fartygsagenter

Fyra nya fartygsagenter har auktoriserats av föreningen under oktober:

Sandra Andersson på Scanlog Ship Agencies i Oxelösund, Sara Lind på Swedmar Shipping Services i Göteborg och Sofie Söderberg och Jason Samuelsson, båda på TSA Agency Sweden i Göteborg.

Sandra Andersson har varit på Scandinavian Logistics Partners i tre och ett halvt år. Hon har en lång erfarenhet från flygbranschen och arbetade på Skavsta flygplats i nio år innan hon gick över till sjöfarten. Hon är även utbildad projektkoordinator och har varit med i testgruppen för MSW.

Sara Lind är VD på Swedmar Shipping Services, som är ett dotterbolag till Alba Tankers Sweden. Där började hon i maj förra året för att därefter vara med och starta Swedmar. Hon har utbildat sig på Sjöfart- och logistik på Chalmers och har efter examen även arbetat ett par år på Valdemar Andersons Ship Agency.

Jason Samuelsson började arbeta på TSA Agency i Göteborg i augusti 2015. Då hade han läst till både sjökaptan och Sjöfart- och logistikprogrammet på Chalmers. Han har goda språkkunskaper i både engelska och kinesiska efter att ha bott i Shanghai i flera år, både under uppväxten och senare då han läste kinesiska på universitetet.

Sofie Söderberg har arbetat på TSA Agency i tre och ett halvt år. När hon började var hon fortfarande student på Sjöfart- och logistikprogrammet på Chalmers, men fick sedan fortsatt jobb efter examen. Hon är utnämnd revisor för Skeppsmäklareföreningen och har gått föreningens momskurs.

För att bli auktoriserad fartygsagent bör man ha arbetat som fartygsagent i minst tre år samt vidareutbildat sig i någon av Skeppsmäklareföreningens kurser. Man måste arbeta i ett medlemsföretag som har ansvarsförsäkring.

KALENDARIUM

November

8	Föreningens höstseminarium
9	Styrelsemöte i Göteborg
19 – 29	Examensskrivande ICS, i Göteborg

3 maj 2019 firar vi vårt 100-årsjubileum i Stadshuset i Stockholm!