



SKEPPSMÄKLARNYTT

Första smittan konstaterad i svenska farvatten
Samlad coronainformation
Lotsar – sjöfartens samhällsviktigaste aktörer
Att ha eller icke ha skyddsutrustning - enda stridsfrågan
Saneringsintygen, hur förnyas de i dessa tider?
Gränspolisens utvecklar informationen om sjöfolkets rörelsefrihet i hamn

Sjöfartsverket beräknar coronaeffekten till minst 300 miljoner i minskade farledsintäkter
Riksdagsbeslut: farledsavgifterna bör ses över
Finland på väg att avskaffa farledsavgifterna under 2020

Ny rederioperatör vill utveckla inrikes – och kustsjöfarten
1 maj, utan demonstrationer, men med mistlurar som ljuder för all världens sjöfarare
Årsmötet i Göteborg 2020 flyttas till 2021
Kalendarium

FÖRSTA SMITTAN KONSTATERAD I SVENSKA FARVATTEN

Igår den 28 april kom det första fartyget till svensk hamn med bekräftad smitta ombord. Som om det inte räckte, kom det strax därefter ytterligare ett fartyg med *befarad* smitta ombord.

Det första fartyget tillhörande Viking Supply togs in till Arendal i Göteborg, utan att lotsen ens gick ombord. Lotsningen sköttes istället på distans, från lotsbåten.

– Allt gick enligt vår åtgärdsplan, berättar Göteborgs hamnkapten Åsa Kärnebro. Fartyget togs in till kaj och besättningen som består av svenskar och norrmän togs om hand. Ingen av dem har ännu behövt uppsöka sjukhus. Fartyget blir kvar liggande till kaj tills sanering är gjord och ny besättning kan mönstra på, förhoppningsvis redan på onsdag.

– Jag vill ge en eloge till alla inblandade i det här fallet, säger fartygsagenten Jacob Lind, på SDK Shipping som hanterat det aktuella anlöpet för Viking Supply.

Sveriges Skeppsmäklareförening
(The Swedish Shipbrokers' Association)

– Alla inblandade har varit oerhört på tårna och då menar jag Sjöfartsverket, hamnen, rederiet, besättningen och inte minst smittskyddsläkaren. Hela helgen kunde vi ha nästintill direktkontakt med smittskyddsläkaren och hon svarade snabbt på våra frågor kring de problem som vi befarade skulle uppstå.

– Fartyget som kom utifrån Nordsjön har ju varit på väg ett tag nu och vi har varit tydliga i all kommunikation med myndigheterna om att man hade smitta ombord. Hamnen var snabba med att utse kaj dit vi kunde lägga oss. Vi blev även glada över Sjöfartsverkets smidighet då de redan i torsdag bestämde vilken lots som skulle ansvara för fartygets inlotsning. Sen dess har vi kunnat ha personlig kontakt med honom och vi har planerat detta tillsammans för bästa resultat.

– All kommunikation har verkligen fungerat perfekt, det har varit flexibelt och lyhört. Det känns bra mitt i allt, säger Jacob Lind.

På det andra fartyget, där smittan än så länge bara är befarad, blev den ryska befälhavaren plötsligt sämre och lotsen ombord ansåg att det var bäst att ringa sjukvården varefter det snabbt beställdes en ambulans som mötte upp så fort fartyget kom till kaj. Hans symptom befarades alltså då tyda på covid-19 och fartyget kommer nu att bli liggande tills dess man vet huruvida befälhavaren eller någon annan i besättningen, som huvudsakligen kommer från Filippinerna, är smittad eller ej.

När smitta konstateras är det den lokala smittskyddsläkaren som ger förhållningsregler, men även andra myndigheter kopplas in i sådana fall.

Ett av besluten som måste fattas ifall det finns smitta ombord är om fartyget ska sättas i karantän. Det finns åtta utsedda karantänshamnar i Sverige och dessa hamnar har en skyldighet att ta emot alla fartyg som söker sig dit för att gå i karantän.

Dessa åtta karantänshamnar är förutom Göteborg:

- Gävle
- Helsingborg
- Luleå
- Malmö
- Stockholm
- Sundsvall
- Umeå

– Att vara en karantänshamn innebär framförallt att man måste ha en väl förankrad åtgärdsplan för allt som i princip kan inträffa i smittskyddsväg. Vi uppdaterade vår åtgärdsplan så sent som i vintras. Nu har vi fått provtrycka den och ser att allt funderar som det ska, säger Åsa Kärnebro.

SAMLAD CORONAINFORMATION

Sveriges Skeppsmäklareförening försöker samla de dokument och utskick som finns om Corona på vår hemsida. Där finns även uppdateringar som kansliet gjort under den senaste månaden. <http://www.swe-shipbroker.se/Corona-Covid-19>

Fonasba har också gjort en sammanställning över samtliga länders restriktioner, de finns också på vår hemsida. <http://www.swe-shipbroker.se/Corona-Covid-19>

Även Regeringskansliet har samlat all information som regeringen vidtagit för att stödja och underlätta för företag att ta sig igenom den här krisen.

<https://www.regeringen.se/regeringens-politik/regeringens-arbete-med-anledning-av-nya-coronaviruset/foretag/>

Myndigheterna är också på tårna och både Transportstyrelsen och Sjöfartsverket har samlat sin covid-19-information.

Transportstyrelsen

<https://transportstyrelsen.se/sv/Om-transportstyrelsen/vart-uppdrag-och-arbetsatt/covid-19-coronavirus/>

<https://transportstyrelsen.se/globalassets/global/sjofart/covid-19/sta-guidance-letter-covid-19.rev1.pdf>

Sjöfartsverket

<http://www.sjofartsverket.se/en/e-Services/Maritime-Single-Window/News---Single-Window/Concerning-coronavirus-and-pilot-order/>

<https://www.sjofartsverket.se/sv/Press/Sjofartsverkets-arbete-med-anledning-av-coronaviruset-covid-19/>

LOTSAR – SJÖFARTENS SAMHÄLLSVIKTIGASTE AKTÖRER

Än så länge verkar varuförsörjningskedjan fungera utan större avbrott, och den viktigaste kuggen i det hjulet är naturligtvis tillgången till friska lotsar. Hittills har vi inte heller hört om några större problem på lotssidan. Men hur är läget överlag, frågar Skeppsmäklarnytt Sjöfartsverkets vice GD Ove Eriksson.

Hur säkerställer ni att lotsarna håller sig friska?

– Vi följer Folkhälsomyndighetens riktlinjer och stannar hemma vid minsta symptom samt vidtar diverse åtgärder på plats för att minska lotsarnas exponering och risk för att bli smittade. De allra flesta utgår från hemmet.

Är de friska, dvs har ni klarat er undan covid-19, eller andra sjukdomar?

– Det går bra och vi har hittills varit förskonade. Viss påverkan har vi emellanåt eftersom vi stannar hemma vid minsta symptom och sedan 48 timmar efter det. Dock håller vi i stort sett samma servicenivå som vanligt.

Hur har lotssituationen förändrats sen utbrottet?

– Trafiken har minskat lite och vi prioriterar bort mycket annat arbete för att fokusera på att leverera lotsning. Lotsningstjänsten är ju också klassad såsom samhällsviktig.

Vad betyder det för er att hela kryssningssäsongen ser ut att gå om intet?

– Det är en tråkig utveckling för kryssningstrafiken den här säsongen och riktigt vad resultatet kommer att bli vet vi inte i dagsläget. Det påverkar även en del utbildningsmoment för lotselever som är av vikt för oss för att kunna ersätta pensionsavgångar och dylikt. Det kommer dock att ha en positiv påverkan på övrig trafik i en del områden med normalt mycket kryssningstrafik.

Utifrån Sjöfartsverkets generella synpunkt, hur har covid-19 påverkat varuförsörjningskedjan?

– Det är klart att det är en viss störning på den normala varuförsörjningskedjan, men det ser ut som att sjöfarten på ett bra sätt klarar av att upprätthålla godsflöden.

ATT HA ELLER ICKE HA SKYDDSUSTRUSTNING – ENDA STRIDSFRÅGAN

När Skeppsmäklarnytt frågar runt bland medlemmarna om uppkomna problem i samband med lotsning är det bara frågan om skyddsutrustning som kommer upp på bordet.

– Vi har vid flera tillfällen begärt att lotsen ska ha skyddsutrustning, säger en medlem som vill vara anonym. Det enda vi fått höra är att svenska lotsar inte har det. Dessutom kommer de ibland ombord med ytterligare en person, som inte heller bär ansiktsmask, men som är med för att läras upp. Det är klart att vi förstår behovet av att utbilda fler lotsar, det står vi bakom allihop. Men det blir problematiskt när de stövlar ombord utan att ta hänsyn till att fartygen som kommer hit faktiskt är övertygade om att de kan bli smittade av oss svenskar, medan besättningen i sin mer eller mindre isolerade bubbla är helt förskonade från virus. För dem är det svenskar som kommer ombord, oavsett om det är agenter eller lotsar, som är problemet. De vill helt enkelt skydda sig själva!

Erik Arvidsson, fartygsagent på Carl E Ekman i Slite, har en liknande historia:

– Vi hade ett fartyg som ankom från Spanien där besättningen använde både handskar och ansiktsmask. Besättningen erbjöd lotsen en ansiktsmask, som han vägrade att använda, vilket gjorde dem upprörda.

– Befälhavaren ringde oss och frågade hur det kunde vara möjligt att han inte kunde kräva att lotsen skulle följa deras skyddsregler ombord. I hans ögon vore det rimligare med en tillfällig lotsdispens än att riskera någon form av smittspridning ombord.

Sveriges Skeppsmäklareförening
(The Swedish Shipbrokers' Association)

Erik Arvidsson vidarebefordrade befälhavarens mail till lotsområdeschefen som svarade att inga dispenser ges, och att lotsarna inte kommer att följa några som helst krav på ansiktsmask och liknande från fartygens sida. De följer endast de riktlinjer som ges av Sjöfartsverket.

– Det här känns inte bra för oss, säger Erik Arvidsson. Dels får vi ta konflikten och diskussionen med lotsarna, dels får vi förklara för fartygen varför lotsarna vägrar att följa deras små enkla riktlinjer ombord i deras fartyg.

– Vi har dessutom själva väldigt svårt att förstå varför Sjöfartsverket håller en så hård linje i denna fråga och inte väljer att vara mer kundorienterade. Det är ju inte svårt att använda en ansiktsmask.

Så varför har lotsarna så svårt för att använda skyddsutrustning, Ove Eriksson?

– Vi följer fullt ut de direktiv som Folkhälsomyndigheten ger oss. Det betyder att vi använder bara skyddsutrustning om smittskyddsläkaren i aktuell region så beslutar, säger Ove Eriksson, vice GD på Sjöfartsverket.

– Vi ser även fram mot att snabba tester kan utföras i närtid för att konstatera eventuell covid-19-förekomst.

Men EUs smittskyddsmyndighet ECDC har ju till och med skrivit i sina riktlinjer att till exempel lotsar ska använda skyddsmask?

– Efter att Skeppsmäklarnytt uppmärksammat oss på dessa riktlinjer har vi kontaktat statsepidemiolog Anders Tegnell på Folkhälsomyndigheten som förklarat att Sverige framfört klagomål på att ECDC utfärdat dessa guidelines. Det är nämligen upp till varje enskilt medlemsland att besluta om, när och hur skyddsutrustning ska användas, säger Ove Eriksson.

– ECDC har inget styrande mandat alls, de är inte ens samordnande, utan ska vara en ren kunskapsmyndighet och förmedla kunskap - inte riktlinjer!

Kan ni ändå inte ha förståelse för att fartyg som kommer hit kan ha en besättning som är rädd för smitta, med de enorma konsekvenser det skulle få för ett fartyg som sätts i karantän?

– Absolut har vi förståelse och vi försöker vara så pragmatiska vi kan, men vi måste samtidigt i möjligaste mån följa Folkhälsomyndighetens anvisningar med hänsyn tagen till vår personals arbetsmiljö. Vi har fortlöpande kontakter med smittskyddsläkaren i aktuella regionen om frågetecken dyker upp så att vi kan få professionell rådgivning. Att bära mask över tid när det inte är påkallat kan vara skadligt och det ökar risken för att man smittas genom att man tar sig mer i ansiktet.

– I grund och botten gäller alltså Folkhälsomyndighetens råd; vi har bara skyddsutrustning när smittskyddsläkaren råder oss till detta och alla besökande fartyg ska kunna lita på att vi inte skickar ombord annat än helt friska lotsar, utan några som helst symptom.

Förändras detta på något sätt nu när vi fått de första fallen med smitta ombord i våra svenska farvatten?

– Inte alls, vi följer fortsatt Folkhälsomyndighetens råd. Och just nu fick vi förresten besked om att befälhavaren på det andra fartyget testats negativt. Det var inte covid-19 vilket var skönt, både för den övriga besättningen och för lotsen som var ombord.

SANERINGSINTYGEN, HUR FÖRNYAS DE I DESSA TIDER?

Kansliet har också fått fler propåer om att det blivit svårt att förnya saneringsintygen nu när kommunernas miljötjänstemän är upptagna med kontroller av uteserveringar eller kanske till och med är rädda att besöka ett främmande fartyg i hamn. I vilket fall som helst verkar de inte vilja utfärda några saneringsintyg, trots att de är beställda i god tid.

Flera medlemmar berättar att det varit omöjligt att få intyget utfärdat i både Gävle, Norrköping och Karlshamn. Intygen krävs för att fartygen inte ska riskera att bli liggande vid en hamnstatskontroll och ska dessutom förnyas var sjätte månad.

Skeppsmäklareföreningen har därför skrivit till Folkhälsomyndigheten för att få ett klagande.

GRÄNSPOLISEN UTVECKLAR INFORMATIONEN OM SJÖFOLKETS RÖRELSEFRIHET I HAMN

Kansliet har fått en mängd frågor kring sjöfolkets möjligheter att röra sig i hamn och har därför bitt Gränspolisen om ett förtydligande som här citeras i sin helhet:

Hej Berit,

Jag har fått dina frågor för besvarande och hoppas jag kan hjälpa till att reda ut några av de frågetecken som jag förstått finns kopplat till den rutin som Polismyndigheten tagit fram med anledning av förordningen (2020:127) om tillfälligt inreseförbud.

Rutinen har inte listat alla tänkbara situationer och händelser som kan komma att uppstå utan ger en generell beskrivning av vad som gäller kring inreseförbudet och de undantag som finns. Rutinen kan även komma att revideras allteftersom situationen förändras och ev. nya direktiv kommer. Grunden är dock att vi genom inreseförbudet vill begränsa ytterligare spridning av smitta, men samtidigt ge utrymme för att det som identifierats som nödvändiga funktioner ska kunna fortsätta fungera.

För besättningar som mönstrar på eller av gäller att en sedvanlig gränskontroll (inresekontroll) utförs. Som tillägg till den ”vanliga” gränskontrollen måste de även visa att de omfattas av något av undantagen i förordningen om det tillfälliga inreseförbudet.

Det undantag som framför allt aktualiseras för på- och avmönstrande sjömän är undantaget gällande personal som transporterar varor och annan transportpersonal i nödvändig utsträckning. De ska själva kunna visa att de uppfyller undantaget, t.ex. genom att visa biljett för hemresa.

Den nya rutinen innebär även att utländska besättningsmäns rätt att tillfälligt lämna sitt fartyg (hamns huvudort) har begränsats. Polismyndigheten har med stöd av 6 kap. 3 § utlänningsförordningen beslutat att utländska besättningsmän tillsvidare inte får lämna sitt fartyg utan att underkastas en inresekontroll.

Beslutet innebär att sjömän för tillfället inte får gå i land utan att genomgå gränskontroll enligt artikel 8 i Schengenkodexen och att de precis som i fallet med av- och påmönstrande sjömän utöver de inresekrav som ställs vid en "vanlig" gränskontroll enligt artikel 8 även måste kunna visa att de omfattas av något av undantagen i förordningen om det tillfälliga inreseförbudet. Endast om de omfattas av något av undantagen har de rätt att gå i land.

Det är här som jag uppfattar att det uppstått ytterligare frågor om vad som gäller för sjömännens möjligheter att gå i land för att utföra arbetsuppgifter under den tid fartygen ligger i hamn.

Rutinen ger ingen uttömmande lista över situationer, men vi gör bedömningen att lämna fartygen för att exempelvis träffa kollegor, släkt eller vänner, handla, besöka träningslokaler, kyrkor, restauranger, pubar eller liknande inte kan anses omfattas av undantagen och därför inte är tillåtet.

I det fall en konkret arbetsuppgift, t.ex. att ta emot leveranser, lägga ut landgången, kontrollera djupgående eller slänga sopor (exempel, ingen uttömmande lista) behöver utföras och arbetsuppgiften kräver att sjömannen som ska utföra den under en kort stund lämnar fartyget och rör sig i nära anslutning till det så får det dock anses vara i sin ordning.

Arbetet bör genomföras skyndsamt och sjömännen återvända ombord så snart arbetsuppgiften är utförd. Under den tid som arbetet genomförs bör hänsyn tas till de rekommendationer som givits av Folkhälso-myndigheten.

Nationella Operativa Avdelningen/Nationella Gränspolissektionen

SJÖFARTSVERKET BERÄKNAR CORONAEFFEKTEN TILL MINST 300 MILJONER I MINSKADE FARLEDSINTÄKTER

Sjöfartsverket räknar med att få ett underskott på mer än 300 miljoner kronor i år på grund av covid-19, allt som följd av minskade intäkter från farleds- och lotsavgifter. Inställda kryssningar, begränsad färjetrafik med framförallt förlorade passageraravgifter samt minskade godsvolymer gör att Sjöfartsverkets intäkter från farledsavgifter sjunker.

Samtidigt vet vi alla att Sjöfartsverkets kostnader är mestadels fasta då verksamheten i princip pågår som vanligt. Något varsel av personal är inte aktuellt.

Om covid-19 fortsätter hela året förvärras problemet och lär enligt Sjöfartsverkets beräkningar då kunna uppgå till 430 miljoner.

Från Skeppsmäklareföreningens synvinkel är detta naturligtvis en summa helt omöjlig för Sjöfartsverket att ta igen genom höjda farledsavgifter för den kvarvarande sjöfarten! Istället hoppas vi att Sjöfartsverket får extra pengar från regeringen, samt att Sjöfartsverket sparar på allt som går utan att äventyra verksamheten.

RIKSDAGSBESLUT: FARLEDSAVGIFTERNA BÖR SES ÖVER

Riksdagen har under den allmänna motionstiden behandlat ett åttiotal förslag i motioner som rör sjöfarten. I samband med det riktade riksdagen två uppmaningar, eller så kallade tillkännagivanden, till regeringen:

- 1) Regeringen bör utreda Sjöfartsverkets verksamhet och finansiering för att hitta en bättre organisation än den nuvarande.
- 2) Regeringen bör se över den så kallade miljödifferenteringen av farledsavgifter för att säkra att avgifterna uppmuntrar till klimatåtgärder utan att missgynna sjöfarten som transportslag.

Riksdagen sa nej till övriga motioner, framför allt eftersom utredningar och arbete redan pågår i flera av de frågor som motionerna tar upp.

I samband med besluten hölls även en sjöfartspolitisk debatt där alla debattörer underströk vikten av sjöfarten för samhället. Se hela sjöfartsdebatten [här](#).

FINLAND PÅ VÄG ATT AVSKAFFA FARLEDSAVGIFTERNA UNDER 2020

Den finska motsvarigheten till vårt infrastrukturdepartement arbetar just nu med ett förslag om att under rådande pandemi underlätta för sjöfarten och helt avskaffa farledsavgifterna i finska vatten. Om förslaget går igenom kommer det eventuellt att gälla retroaktivt från årets början och till dess slut. Totalt handlar det i så fall om ungefär 45 miljoner Euro.

– Avskaffandet av farledsavgifterna skulle få en stor betydelse för sjöfarten, men framförallt bör man tänka på att det är transportköparna som finansierar sjöfarten. Finlands exportindustri behöver detta som en förutseende åtgärd så att exportens konkurrenskraft kan bibehållas, säger Sari Turkkila, vd på den finska skeppsmäklareföreningen Shipbrokers Finland.

NY REDERIOPERATÖR VILL UTVECKLA INRIKES – OCH KUSTSJÖFARTEN

Skam den som ger sig, heter det ju - och efter flera försök att få igång prämtrafik på våra inre vattenvägar tar nu Kristofer Andrén, med ett förflutet i bla Wallenius Wilhelmsen, steget fullt ut och chartrar in ett fartyg för att kunna erbjuda diverse stadsnära sjöfartsupplägg samt specialtransporter till närmsta tillgängliga hamn.



Klas Berg och Kristofer Andrén.

Tillsammans med Klas Berg startar han nu Skaw Shipping & Transport AB, ett sjötransportföretag med fokus på att nyttja vattenvägen i största möjliga mån för att på så sätt bidra till minskad klimatpåverkan.

Bolaget har tre tydliga inriktningar; hamn- till hamnlösningar, byggplatslogistik och

Sveriges Skeppsmäklareförening
(The Swedish Shipbrokers' Association)

Nr 4 2020 – sidan 9
www.swe-shipbroker.se

specialtransporter. Den gemensamma nämnaren skall vara småskalig sjöfart.

– Vi tycker oss se en ökad efterfrågan av den här typen av tjänster där mindre fartyg kan nyttja vattenvägens fulla potential på ett för kunden kostnads- och miljöeffektivt sätt, säger Kristofer Andrén.

– Kunderna efterfrågar en fullserviceoperatör som kan erbjuda en transportlösning från dörr till dörr. Vi som liten och snabbfotad aktör med bred kunskap om hela den logistiska kedjan kan verkligen erbjuda ett mervärde; en ny typ av transport- och logistiklösningar som är på frammarsch.

Bolaget har redan dragit in sina första projekt och med chartrat tonnage från Baltikum för lossning och leverans i Frihamnen i Göteborg. Den överflyttning av transport från väg till sjöfart som sker vid detta tillfälle medför en besparing av CO2e med ca 60 procent jämfört med traditionell vägtrafik.

Bolaget jobbar samtidigt med ytterligare laster för att etablera sig på marknaden, även om det är oroliga tider.

– Vi har arbetat med det här projektet i cirka ett halvårs tid och, omvärldsoroligheterna till trots, så fungerar denna typ av småskalig sjöfart ändå fint. Det visar också på småskalighetens styrkor i förhållande till jakten på skal-ekonomiska fördelar, där färjealternativen är mycket mer osäkra idag än tidigare, säger Kristofer Andrén.

1 MAJ, UTAN DEMONSTRATIONER, MEN MED MISTLURAR SOM LJUDER FÖR ALL VÄRLDENS SJÖFARARE

Fonasba är med i den samarbetsorganisation som bildats nu under dessa coronatider för att sprida information och vara behjälplig när problem uppstår som kräver samarbete för att lösas. Där digitalträffas alltså de föreningar som företräder all världens redare, mäklare, hamnoperatörer, transportköpare och andra organisationer inom sjöfartens område.

Vid sitt senaste möte bestämdes att försöka sätta sjöfarten på kartan den 1 maj och då framförallt de 1 200 000 sjömän som varje dag arbetar hårt för att förse världen med energi, mat och allt annat som världen behöver, oavsett om det är kris eller ej.

Vi citerar beslutet i sin helhet samtidigt som vi sänder en särskild tanke till dem som fortfarande inte fått besked om avmönstringsdatumet ligger inom räckhåll eller ej:

REQUEST THAT ALL SHIPS IN PORT SOUND THEIR HORNS ON 1 MAY 2020

Action required: To ask member companies, shipowners, managers, port operators and any relevant national stakeholder to encourage ships captains to sound their horns when in port at 12.00 local on 1st May 2020.

1st May is recognised in many countries around the world as International Workers' Day, Workers' Day, Labour Day or May Day. This is a day which is used to celebrate and recognise the contribution made by workers across the world. At this difficult time for the world we want to ensure that the contribution made by seafarers is not forgotten.

Therefore, we want to encourage as many ships as possible across the world, who are in a port or harbour, to sound their horns (as is safe to do so) at 12.00 local time on 1st May 2020. Please ask your member companies to encourage ships captains to action this gesture.

This is to highlighting the over 1.2 million seafarers that are currently working to ensure that food, fuel and supplies continue to flow for all.

We would also encourage ministers to recognise this contribution by providing a quote or public statement of support. **This will help further raise the issue of seafarer crew change in the political realm to provide further pressure to facilitate action.**

ÅRSMÖTET I GÖTEBORG 2020 FLYTTAS TILL 2021

Som vi tidigare kommunicerat till alla medlemmar är årsmötet som vi först flyttade från 8 maj till 12 juni, nu definitivt inställt.

Istället kommer vi att i görligaste mån behålla planeringen för i år och försöka genomföra så mycket som möjligt 2021 istället. Vi har i alla fall bokat Börsen för en sprudlande årsmötesmiddag den **7 maj 2021**. Det är för övrigt samma år som staden Göteborg fyller 400 år och Håkan Hellström kommer att fylla Ullevi fyra gånger!



Efter fem år av renoveringar, när Börsen äntligen var klar - kom corona...

Sveriges Skeppsmäklareförening
(The Swedish Shipbrokers' Association)

Nr 4 2020 – sidan 11
www.swe-shipbroker.se

De beslut som ändå behöver fattas i år kommer att tas via fullmakter och mail enligt särskild ordning som kommuniceras direkt med respektive medlemsföretags kontaktperson.

Kansliet korttidspermitterar

Utan årsmöte, Almedalens Maritima Mötesplats samt kurser som vi normalt ordnar, har vi också beslutat att gå ner i arbetstid nu under de närmaste månaderna. Kansliet kommer i princip bara vara öppet från måndag till onsdag fram till 1 september.

KALENDARIUM

Maj

11 – 21 ICS examensskrivningar, Göteborg

Juni

12 Inställd: Föreningsstämma, Göteborg

Augusti

20 Styrelsemöte i Viken, utanför Helsingborg

Oktober

13 – 16 FONASBA-årsmöte i Genua

November

12 Höstseminarium, Göteborg

2020 ÅRS SJÖFARTSPROFILER



Sveriges Skeppsmäklareförening
(The Swedish Shipbrokers' Association)

Nr 4 2020 – sidan 12
www.swe-shipbroker.se