

Nr 10 2020



2020-11-03

SKEPPSMÄKLARNYTT

Nya höjningar av lots- och farledsavgifter
Digital momskurs – inkl Skatteverkets syn på våra arvoden
17–18 februari befraktningskurs i Stockholm

Höstmöte via teams 12 november 13 00 – 15 00
Ny medlem: JD Shipping AB
Tätare samarbete med Internationell Logistik-studenterna

Transportstyrelsen: Utsläppsregler av tvättvatten från skrubbrar på fartyg bör skärpas
Hur mycket sjöfart får plats i nationella planen?
Tullfrågan står och stampar

Konkurrenskraftigare och mer sjöfart på riksdagspolitikernas önskelista
Nordiskt möte, för fortsatt erfarenhetsutbyte
Kalendarium

2020 ÅRS SJÖFARTSPROFILER



Sveriges Skeppsmäklareförening
(The Swedish Shipbrokers' Association)

Nr 10 2020 sid 1
www.swe-shipbroker.se

NYA HÖJNINGAR AV LOTS- OCH FARLEDSAVGIFTER

Som vi tidigare meddelat har Sveriges Skeppsmäklareföreningen nu fått Sjöfartsverkets förslag till nya lots- och farledsavgifter. Förslaget går i korthet ut på:

- 1) Farledsavgifterna ska höjas med 0,3 procent.
- 2) Ett bonus malus-system ska införas, vilket innebär att den miljörabatt som nu betalas ut ska finansieras genom högre avgifter för dem som inte får rabatt. Detta ger ytterligare 4 procents höjning. Betyder alltså att de som inte har rabatt får en höjning med 4,3 procent.
- 3) Dessutom vill man höja årets lotsavgifter med 10 procent!
- 4) Fjärrzoonsrabatten ska tas bort.
- 5) Det sista i utfasningen av kryssningsrederiernas rabatt vid turn-aroundalöp tas bort

Allt ska införas 1 maj 2020.

Kansliet har redan skickat ut förslaget i sin helhet till alla medlemmar och containerrådet, lotsrådet och föreningens särskilda referensgrupp för farledsavgifterna har särskilt uppmanats att bistå kansliet med väl underbyggda remissynpunkter.

Av det som hittills inkommit kan man lugnt dra slutsatsen att den samlade sjöfartsnäringen anser att detta är ett oerhört illa valt tillfälle att införa stora höjningar av lots- och farledsavgifter.

DIGITAL MOMSKURS – INKL SKATTEVERKETS SYN PÅ VÅRA ARVODEN

Sveriges Skeppsmäklareförening anordnar i stort sett varje år en mycket uppskattad momskurs. I år hade vi tänkt göra ett uppehåll, men så plötsligt började Skatteverket driva frågor kring hur man ska se på vår ersättning och om den kan vara utan moms eller inte.

Därför blir det en momskurs även i år! Dock en annan variant. Nu kör vi en digital momskurs uppdelad på tre eftermiddagar. Kursledare blir som vanligt Monika Edvall på EY, men i år tillsammans med sin kollega Pierre Jonsson.

När?

tisdag 24 november kl 13 00 – 17 00 (allmänt om moms vid handel och transport)

onsdag 25 november kl 13 00 – 17 00 (djupare om öppet hav och skattefria fartyg)

torsdag 26 november kl 13 00 – 15 00 (frågestund, vilka gränsdragningsproblem har du?)

Var? Framför din egen dator, uppkopplad via Teams.

Pris? 6 000 kr, plus moms. Medlemmar i Sveriges Skeppsmäklareförening kan på sedvanligt sätt ansöka om stipendium för utbildningen.

Sveriges Skeppsmäklareförening
(The Swedish Shipbrokers' Association)

Nr 10 2020 sid 2
www.swe-shipbroker.se

Om man anmäler tre från och en och samma arbetsplats, betalar man bara för två!

Komplett kursinbjudan har gått ut till alla inom sjöfartsklustret och vi har redan nu nästan 30 anmälda, men vi kan ta några till.

Mer information finns på vår hemsida: info@swe-shipbroker.se

Innan kursstart får alla deltagare ett anpassat momskompodium.

17-18 FEBRUARI BEFRAKTNINGSKURS I STOCKHOLM

I februari hoppas vi att vi ska kunna återuppta de fysiska kurserna igen, så att denna grundkurs i befraktning ska kunna genomföras. Den ger nämligen precis som momskursen alltid full pott på våra kursutvärderingar.

Kursen riktar sig till alla som vill veta mer om sjöfartens blodomlopp – befraktning!

Antalet är dock begränsat till 25 personer och genomförs självklart efter Folkhälso-myndighetens alla rekommendationer.

Vilka vänder sig kursen till?

- * Alla som kommer i kontakt med befraktning på skeppsmäkleri eller rederi.
- * Den som arbetar inom industri eller handel och köper in sjötransporter.
- * Andra sjöfartsanställda som vill bredda sina sjöfartskunskaper.
- * Även andra som vill förkovra sig i sjöfartens villkor, oavsett om man jobbar på Sjöfartsverket, Tullverket, Trafikverket, Transportstyrelsen eller Kustbevakningen!

Kursen bygger på en blandning av undervisning och problemlösning i grupp.

Sveriges Skeppsmäklareförening är kursarrangör, men all undervisning ges av skeppsmäklare Patrick Hillenius, före detta vd på Gothenburg Chartering i Göteborg.

Patrick Hillenius har arbetat med torrlastbefraktning i över 30 år. Han är en uppskattad föreläsare på World Maritime University, Malmö, och har också i många år undervisat i befraktning på Sjöfart och Logistik på Chalmers.

Hela programmet inklusive kursmaterial, lunch, fika och middag kostar 9 000 kr exkl moms, per person. Medlemmar i Sveriges Skeppsmäklareförening har rätt att söka stipendium för anställda som går kursen.

Undervisningen sker på Hotel C, vid Stockholms Central. Vi har förbokat ett antal hotellrum från tisdag till torsdag för 2 100 SEK, inkl frukost samt några små rum en natt.

[Anmälan via länk!](#)

Onsdag 17 februari

- 09 30 Förmiddagskaffe serveras utanför föreläsningssalen
- 10 00 Introduktion och deltagarpresentation
- 10 30 Olika fartygstyper – en översikt
Vilken fartygstyp skall jag välja till den aktuella lasten? Vad är viktigt att veta om fartyget innan fraktförhandlingar inleds?
- 11 30 Resebefraktning
Vad ska parterna komma överens om? Vilka fallgropar bör man se upp med?
- 12 30 Lunch
- 13 30 Resebefraktning, fortsättning
- 15 15 Fika
- 15 30 Resebefraktning, fortsättning
- 17 30 Avslutning
- 18 30 Middag för alla på Pressklubben, gemensam promenad från lobbyn

Torsdag 18 februari

- 08 30 Liggetidsberäkning
Hur gör man en enkel liggetidsberäkning? Hur beräknas demurrage och despatch?
- 10 00 Tidsbefraktning
Vad ska parterna komma överens om?
- 10 30 Förmiddagskaffe
- 11 00 Tidsbefraktning, fortsättning
- 12.15 Lunch
- 13 15 Grupparbete
Du har hyrt in ett fartyg under ett år för att sedan försöka frakta henne på resebasis. Flera incidenter kommer att inträffa som Du måste hantera. När gäller resecertepartiet? Och när tidscertepartiet? Kan båda gälla samtidigt?
- 15 00 Fika under grupparbetet
- 16 30 Kursutvärdering, diplomutdelning och info om ICS Tutorship
- 17 00 Kursen avslutas

[Anmälan via länk!](#)

HÖSTMÖTE VIA TEAMS 12 NOVEMBER 13 00 – 15 00

Som vi tidigare meddelat blir det inget fysiskt höstmöte i år, istället blir det ett höstmöte via Teams!



Kanske blir skärmbilden så här under mötet. Här syns i alla fall Johan Ehn ovanför Gustav Bergman, och därefter Fredrik Hermansson och Mathias Nilsson, Jonatan Karlström, Eric Hjalmarsson och Peter Hedlund.

Covid-19 och dess effekter på sjöfarten

13 00 Berit Blomqvist hälsar välkommen och styrelsen berättar hur Covid påverkat deras respektive företag.

Farledsavgifterna måste de höjas nu igen? I dessa tider?

13 45 Sjöfartsverkets gd Katarina Norén berättar om verkets ekonomiska dilemma. Hur blir det med farledsavgiftshöjningen? Vad betyder bonus-malussystemet för sjöfarten?

Digitaliseringen – vilka effekter får den för sjöfarten och våra medlemmar?

14 00 Mikael Lind, forskare på RISE berättar om sina insikter om det förändrade landskapet för fartygsagenter som digitaliseringen medför. Vad behöver göras och hur förberedda är vi egentligen på vad som komma skall?

14 15 Mikael Renz på Sjöfartsverket leder även arbetet inom IMO med FAL-konventionen. Hur långt har de kommit? Hur påverkas fartygsagentens arbete?

14 30 Fredrik Karlsson på Sjöfartsverket berättar om Sjöfartsverkets förslag till navigationsstöd från land. Kan det bli verklighet?

14 45 Diskussion, frågor och avslutning

ANMÄLAN SKER VIA LÄNKEN: [Anmälan höstmöte](#)

Sveriges Skeppsmäklareförening
(The Swedish Shipbrokers' Association)

Nr 10 2020 sid 5
www.swe-shipbroker.se

NY MEDLEM: JD SHIPPING AB

Varmt välkommen säger vi till vår tredje nya medlem för i år:

JD Shipping AB

Bodarna 4
825 32 Iggesund

Kontaktperson: John Dahlén

Telefon: +46 (0)708-352205

E-post: agency@jdshipping.se

Specialitet: Fartygsklarering och linjeagentur



JD Shipping AB är en nystartad fartygs- och linjeagentur med kontor i bland annat Iggesund. Företaget ägs av John Dahlén som tidigare varit medlem via företagen TR Shipping och St Peter Line Sverige.

– Efter Fartygstekniskt Gymnasium, värnplikt i flottan, motorman till sjöss samt Sjöfart och Logistikutbildningen på Chalmers har jag varit anställd på flera olika logistikpositioner inom olje -och shippingbranschen, men nu känns det rätt och inspirerande att vara egen; att följa sin egen vision, säger han.

– Vårt motto är att alltid leverera professionell och god personlig service från början till slut. Som en oberoende och mindre skeppsmäklare är vi flexibla att lösa alla tänkbara situationer effektivt så att redaren kan lita på att fartyget, lasten och besättningsmedlemmarna är i trygga händer och att verksamheten kommer skötas i god ordning, säger John Dahlén och tillägger:

– Det känns riktigt kul att vara med i Sveriges Skeppsmäklareförening igen!

TÄTARE SAMARBETE MED INTERNATIONELL LOGISTIK-STUDENTERNA



Här är hela styrelsen för Shippingklubben samlad, från vänster: Lucas Lundin, Malin Dempe, Fanny Leanderson, Ebba Hansén, Oscar Jansson och Cornelia Karlsson. Alla läser Internationell Logistik, årskurs 2 och söker därmed även praktikplats.

Sveriges Skeppsmäklareförening har beslutat om att inleda ett närmare samarbete med Shippingklubben på Chalmers. I samarbetet ingår främst att vi ska hjälpa till och underlätta för studenterna i årskurs 2 som läser Internationell Logistik (det som tidigare hette Sjöfart och Logistik) att hitta passande praktikplatser.

Praktikperioden är nu något ändrad i tid, den ska helst ske under åtta veckor mellan måndag 18 januari och fredag 19 mars. (Några dagar innan eller efter lär också gå.)

Har ni möjlighet att ta emot en praktikant som brinner för sjöfarten?

Anmäl då ert intresse på följande länk: <https://forms.gle/L2MUSpdrc3QZCXxS7>

De flesta studenter bor i Göteborgsområdet, men det finns alltid några som är intresserade av övriga landet. Så alla ni som vill, skicka in anmälan så kanske det blir napp.

Det finns även några platser kvar till det praktikmingel som Shippingklubben ordnar den 19 nov 16:30-20:00 i Lindholmens Science Park, Göteborg. Anmälan till det minglet görs via mail direkt till Shippingklubbens ordförande Fanny Leanderson shipping@sjosektionen.com

Sveriges Skeppsmäklareförening
(The Swedish Shipbrokers' Association)

Nr 10 2020 sid 7
www.swe-shipbroker.se

Samarbetet innebär också att vi blir bollplank inför den kommande rekryteringsmässan Sjölog som shippingklubben arrangerar nästa vår, antingen fysisk eller digital – eller både ock!

Den 3 december har föreningen bjudit in styrelsen för Sjölog på en slags Sjölogs-kickoff på kontoret.

TRANSPORTSTYRELSEN: UTSLÄPPREGLER AV TVÄTT-VATTEN FRÅN SKRUBBRAR PÅ FARTYG BÖR SKÄRPAS

Den 1 januari i år trädde de nya globala reglerna om max 0,5 procents svavelhalt i fartygsbränsle i kraft för att minska sjöfartens utsläpp av svaveloxid. (Vi här i Östersjöområdet har haft max 0,1 procents svavel sen 2015).

Ett sätt att uppfylla svaveldirektivets krav är att installera skrubber ombord för att därigenom kunna fortsätta att köra på högsvavligt fartygsbränsle, så kallad tjockolja, och ändå minska utsläppen av miljö- och hälsoskadliga ämnen i luften.

– Det har fört med sig att antalet skrubberinstallationer på fartyg ökat, säger Fredrik Lindgren, utredare vid havsmiljöenheten vid Havs- och Vattenmyndigheten, HaV.

En skrubber tvättar avgaserna från fartyg och gör att utsläppen till luft av svavel och partiklar minskar. Samtidigt släpps tvättvattnet, som innehåller giftiga och övergödande ämnen, ut i havet utan någon större bearbetning/behandling för att uppfylla nuvarande krav. Nu när antalet skrubbrar ökar anser Havs- och vattenmyndigheten och Transportstyrelsen att utsläppsregleringen av tvättvatten bör skärpas.

Med anledning av bristande kunskap om hur havsmiljön påverkas av utsläppen från skrubbrarna gav regeringen i december 2019 Transportstyrelsen och HaV i uppdrag att redovisa en sammanfattning av aktuell kunskap och peka på en väg framåt för att minska utsläppen. För att nå målen i EU:s vatten- och havsmiljödirektiv måste belastningen från olika utsläppskällor minska.

– Vår och Transportstyrelsens rapport visar att tvättvatten från skrubbrar är en källa till tungmetaller, aromatiska kolväten och övergödande kväveoxider. Den slutsats vi drar är att utsläpp av tvättvatten från skrubbrar bör regleras, konstaterar Fredrik Lindgren.

Om restriktioner införs, är det viktigt att de inte leder till en snedvriden konkurrens inom sjöfartsbranschen. Frågan om reglering av skrubbrar väntas drivas inom IMO, International Maritime Organization.

– Vi anser att den svenska handlingslinjen i första hand bör vara att tillsammans med övriga EU-länder arbeta för striktare internationella utsläppskrav för skrubbevatten. Det är rimligt att vi förbereder oss på att införa ett nationellt förbud mot utsläpp av

tvättvatten inom svenskt inre vatten, säger Caroline Petrini, miljöhandläggare vid Transportstyrelsen.

När ska utredningen vara klar och när ska de nya reglerna i så fall träda i kraft?

– Detaljerna är inte helt satta ännu, men det nya regeringsuppdraget kommer troligtvis att vara klart till sommaren. Inga nya regler är ännu beslutade, det blir ett förslag från oss till Infrastrukturdepartementet. Sedan är det upp till dem att avgöra om det ska bli nya regler.

Det finns ju både closed loop och open loop för scrubbrar, hur ser ni på skillnaderna mellan dessa?

– Regeringsuppdraget gäller generellt att ta fram underlag om utsläpp av tvättvatten från scrubbrar vilket är det som vi tittat på nu. Skillnaden mellan öppen och stängd scrubber är att i öppna scrubbrar flödar havsvattnet genom systemet som tvättar ur svaveloxid ur avgaserna och i ett slutet system passerar tvättvattnet genom en processtank där det renas innan återanvändning. En del av flödet leds av, renas och kan sedan antingen släppas ut överbord eller ledas till uppsamlingstank ombord.

– Enligt IMO är båda alternativen godkända om utsläppskriterierna i IMOs vägledning uppfylls. Däremot är det flera länder som redan infört förbud mot utsläpp av tvättvatten inom deras egna inre vatten, så som vi nu föreslagit i regeringsuppdraget, säger Caroline Petrini.

HUR MYCKET SJÖFART FÅR PLATS I NATIONELLA PLANEN?

Sveriges Skeppsmäklareförening har av Infrastrukturdepartementet fått Trafikverkets förslag till transportinfrastrukturplaneringen för perioden 2022–2033 och 2022–2037, rapport 2020:186 på remiss.

För sjöfartens del bygger förslaget på Sjöfartsverkets inspel där stort fokus läggs på åtgärdsförslag som bidrar till överflyttning av transporter av gods från väg till sjöfart.

Bland annat föreslår Sjöfartsverket att den nationella planen ska omfatta finansiering av fyra nya isbrytare samt att en näringslivspott, i likhet med den som redan finns för järnvägen, införs för sjöfarten.

Sveriges Skeppsmäklareförening kan bara applådera ansatserna i Sjöfartsverkets plan och hoppas att de förverkligas.

Sjöfarten transporterar ett normalår 30 miljoner passagerare enligt Trafikanalys; ungefär lika många resenärer som SJ. Närmre 90 procent av allt gods som transporterats till och från Sverige går med sjöfart.

Att satsa på sjöfarten är inte bara bra för miljön och för avlastning av väg- och järnvägsnätet, det är också väldigt kostnadseffektivt. I den senaste nationella

infrastrukturplanen som omfattade statliga satsningar på cirka 720 miljarder kronor gick mindre än EN procent till sjöfartsinvesteringar.

– Vi hoppas Riksdagen fördubblar den procentsatsen och snarast lägger in investeringen av nya isbrytare i nationella planen, säger Berit Blomqvist i en kommentar.

Vårt fulla remissvar ska vara insänt till Infrastrukturdepartementet senast 19 januari och den som är intresserad av att lämna synpunkter till kansliet kan söka mer information på: <http://trafikverket.diva-portal.org/smash/get/diva2:1484716/FULLTEXT01.pdf>

TULLFRÅGAN STÅR OCH STAMPAR

Det har inte hänt så mycket i den här frågan, (där en medlem fått ett 18 miljonerskrav för en feltryckning i MSW, se förra Skeppsmäklarytt) mer än att vi lyft frågan till några EU-parlamentariker.

Jörgen Warborn, moderaternas ledamot i EU-parlamentet, har svarat följande på vårt rop om hjälp:

– Det här låter i mina öron helt horribelt. Jag tycker det låter väldigt osannolikt att detta är rätt tolkning av EU-lagstiftningen, låt mig undersöka saken närmare och se om det finns något jag kan göra.

Sjöfartsverket har även bestämt sig för att ännu en gång se över MSW för att det ska vara lättare att göra rätt.

– Vi håller just nu på med ett arbete kring just "Avsikt med anlop" där vi ska minska ner antalet val till det som är mest nödvändigt och som faktiskt måste finnas enligt en framtagna standard. Utöver det kommer vi försöka förtydliga när de olika avsikterna ska anges med hjälp av en "mouse over"-funktion, eller liknande, säger Jonna Tornemark, förvaltningsledare på affärsavdelningen Sjötrafikservice och ansvarig för MSW.

– Avsikterna är knutna, och väldigt viktiga, för samtliga myndigheterna och det är svårt att beskriva vad som triggas i de olika fallen. Men vi arbetar med att minska ner antalet val för "Avsikt med anlop" och med att försöka förtydliga dem ytterligare.

KONKURRENSKRAFTIGARE OCH MER SJÖFART PÅ RIKSDAGSPOLITIKERNAS ÖNSKELISTA

Under den allmänna motionstiden lämnar riksdagspolitiker in förslag om alla frågor som riksdagen beslutar om. Föreningen Svensk Sjöfart har nagelfarit motionsfloden och funnit att totalt 73 förslag som nämnt sjöfart har lämnats in av riksdagspolitiker från samtliga partier.

Moderaterna är det parti med flest förslag gällande sjöfarten, följt av Socialdemokraterna och Kristdemokraterna. Bland de olika riksdagspartiernas förslag föreslås bland annat tillsättandet av ett sjöfartsråd, expansion av marintekniska industrin och avskaffande av farledsavgifterna.

Hur får vi farledsavgifter som stöttar överflyttningen från väg till sjö?

Frågan om farleds- och lotsavgifter har väckt stort intresse bland riksdagspartierna och lyfts av bland annat av Centerpartiet, Miljöpartiet, Liberalerna och Moderaterna.

– Sjöfartsverket tar in farledsavgifter och miljödifferenterade avgifter. Myndigheten har dock haft svårt att miljödifferentiera på ett tillfredsställande sätt. Idag får till exempel fartyg som har eldrift – och därmed släpper ut noll CO₂ – höjda avgifter. Därför behöver Sjöfartsverket ta ett helhetsgrepp i denna fråga. Centerpartiet vill se en bred översyn och förordar en utvecklad bonus malus-modell. Vi anser också att Sjöfartsverket brister i sin analys avseende hur höjda farledsavgifter påverkar möjligheten att flytta över gods från lastbil samt räls till sjöfart, skriver Anders Åkesson m.fl (C) bland annat.

Får vi effektivare sjöfart om Sjöfartsverket slås ihop med Trafikverket?

Hampus Hagman (KD) har lämnat in ett förslag om att samla alla transportmyndigheter till en, något som även Maria Stockhaus (M) skrivit om.

– Vad gäller Luftfartsverket och Sjöfartsverket är skälen för att dessa ska organiseras separat från Trafikverket oklara. Inte minst utifrån att transportsystemet är en helhet, där såväl sjötrafik, flyg, järnväg som bil- och lastbilstrafik alla utgör viktiga delar, bör dessa samordnas i större utsträckning. Det kan också bidra till att skapa konkurrensneutralitet mellan de olika trafiklagen. Då flera av landets största aktörer inom transportsektorn finns i Västsverige är det naturligt att förlägga huvudkontoret för den eventuella nya myndigheten dit, säger Hampus Hagman.

Bör vi inrätta ett nationellt sjöfartsråd för bransch och myndigheter?

En ytterligare viktig fråga som både fackföreningar och branschen tidigare lyft är frågan om ett sjöfartsråd, något som bland annat Borian Åberg (M) föreslår.

– Det är angeläget att nu säkerställa att denna positiva utveckling fortsätter. Med syftet att långsiktigt stärka den maritima näringens konkurrenskraft bör en samverkansplattform i form av ett sjöfartsråd inrättas, skriver Borian Åberg (M) i sitt förslag.

Även förslag gällande överflyttning av gods från väg till järnväg och sjöfart beskrivs av flera partier som viktigt för att uppnå miljö- och klimatmål.

Hur får vi verklig fart på överflyttningen från väg till sjö?

– I dag är sjöfarten i Sverige underutnyttjad i jämförelse med andra länder i Europa. Det finns betydande vinster med överflyttning av gods från landtransporter till sjöfart, framförallt vad gäller avlastning av den ansträngda landinfrastrukturen och minskade utsläpp av växthusgaser. Mer gods till sjöss är en viktig faktor för att nå Riksdagens fastställda klimatmål om att reducera koldioxidutsläppen inom trafiksektorn med 70

procent senast år 2030, säger Pia Nilsson (S) i ett förslag om att studera förutsättningarna för en ny Hjulstabro på väg 55.

Läs samtliga sjöfartsmotioner som Svensk Sjöfart hittat här:
<http://www.sweship.se/nyhet/forandrade-avgifter-tonnageskatt-och-samlad-transportmyndighet-pa-riksdagspolitikernas-onskelista/>

NORDISKT MÖTE, FÖR FORTSATT ERFARENHETSUTBYTE



Med på mötet var följande: Hans Nicolai Edbo och Tom Engö vd respektive ordförande i norska skeppsmäklareföreningen, samt Jesper Sebbelin och Jakob Svane från danska motsvarigheten och Sari Turkkila från Finland samt Berit Blomqvist som tog bilden.

De nordiska mötena har pågått så länge som våra nordiska föreningar funnits. Från början fanns det till och med en tanke på att bilda en gemensam nordisk skeppsmäklareförening, innan vi alla startade våra egna nationella föreningar runt 1919.

Nu blev det aldrig någon formell organisation, men det nordiska samarbetet är ändå varit starkt under årens lopp och om allt går så som vi planerat kommer vi alltså att ha nästa nordiska skeppsmäklarmöte den 12 augusti 2021, på dagen 100 år efter att det första mötet hölls, och dessutom på samma plats som då – på Palace i Göteborg!

KALENDARIUM

November

2-12

Examen i ICS Tutorship

12

Höstseminarium (via Teams)

13

Styrelsemöte, Göteborg

24 – 26

Digital momskurs (via Teams)

2020 ÅRS SJÖFARTSPROFILER

