

Nr 1 2021



2021-01-29

SKEPPSMÄKLARNYTT

Ser vi coronaslutet närma sig? Vad blev facit? Och vad hoppas vi på under 2021?

Sjöfartsbranschen: höj inga farledsavgifter

Årets nya sjöfartsentusiaster: Stora Enso, Göteborgs Skeppsmäklareförning och Absolut

Skeppsmäklare Torsten Engwall har avlidit

13-14 april: befraktningskurs i Stockholm

Månadens AW: Sjöfarten satt i generna

Varning från ITIC: besättningsbyte används åter som täckmantel för människosmuggling

Fakta, FQS och poesi blir film om världssjöfarten

Kalendarium

2021 ÅRS SJÖFARTSENTUSIASTER



Sveriges Skeppsmäklareförning
(The Swedish Shipbrokers' Association)

Nr 1 2021 sid 1
www.swe-shipbroker.se

SER VI CORONASLUTET NÄRMA SIG? VAD BLEV FACIT? OCH VAD HOPPAS VI PÅ UNDER 2021?

Nu i januari har det gått ett år sedan vi första gången hörde talas om det virus från Wuhan som vi från början trodde skulle hålla sig inom Kinas gränser. Nu står vi inför ett nytt år, och det är dags för reflektion och framåtsiande.

Att kalla 2020 för ett förskräckligt år är ingen överdrift. De flesta medlemmarna verkar dock tycka att även om året varit slitsamt på många sätt, så har man ändå klarat sig hyggligt bra trots allt. Personal och ägare har i många fall fått jobba hårdare för att hålla volymerna uppe och nu kan man se tillbaka och förnöjt konstatera att de värsta farhågorna aldrig slog in. I alla fall för dem i medlemskåren som håller på med annat än kryssningstrafik.

Sjöfarten fortsatte helt enkelt så länge som produktionen i Sverige hölls igång och kanske räddades sjöfartsnäringen ytterligare av prisrasen på olja som inte bara fick oljelagren att fyllas i våra svenska bergtrum med efterföljande uppgång inom tankmarknaden, utan även fick bränslepriserna att falla rejält; till gagn för all världens sjöfart. För de färjor som trafikerar svenska hamnar har förstås inte det lägre bränslepriset hjälpt då passagerarna i stort sett försvann under 2020. Anledningen till att vi inte har med deras problem här beror helt enkelt på att vi inte har några sådana medlemmar.

Generellt är ökade anlöpskostnader och brexitkrångel hotbilder i fjärran, nu när vi ändå tror att pandemins härjningar går mot sitt slut. Om vi däremot någonsin går tillbaka till hur det var innan, vet väl ingen idag.

Kommer vi återgå till att prioritera fysiska mötena framför dem via dataskärmar?
Kommer våra kontorsytor att krympa framöver för att nästan varje anställd hellre jobbar en eller två veckodagar hemifrån?
Kommer ombordbesöket helt försvinna ur fartygsagentens arbetsuppgifter?
Kommer sjöfarten att gynnas av det ökade miljöintresset?

Vi har spännande tider framför oss!

Mera specifikt från containersidan:

De flesta containerrederier verkar anse att 2021 har börjat ovanligt starkt med en högre efterfrågan på lastutrymme än vad rederierna har att erbjuda, vilket lett till rekordhöga rater. Flera har även tvingats tacka nej till nya kunder med transportbehov från Fjärran Östern och de verkar samfällt hysa en stark tro på att 2021 kommer att bli ett lönsamt år för containersjöfarten. Allt bygger dock på villigheten hos de svenska import- och exportkunderna att acceptera de globala marknadsnivåerna, som antagligen kommer att variera väldigt mycket under året.

Hoten mot ett blomstrande 2021 handlar mycket om hur Europa utvecklar sig. Globalt och i Sverige finns starka indikationer på tillväxt, men vägen framåt och återhämtningen till en "normal" situation inom den globala sjöfarten ser vi antagligen inte förrän efter sommaren.

Konkurrensen om fartygskapacitet och containers är stenhård i norra Europa just nu och den del av kortsjötrafiken som många vill se utvecklas, bromsas nu istället in när containers ska omsättas allt snabbare takt. I många fall lastas de tomma tillbaka till Asien istället för att "positioneras runt" mellan hamnar i närområdet. Många rederier startade ju året med bokningsstopp för export från svenska feederhamnar och depåerna sinar nu i allt snabbare takt. Det är helt enkelt brist på containers i Sverige idag.

Många medlemmar, det vill säga de globala containerrederiernas dotterbolag eller oberoende linjeagenter, uttrycker också en oro för de prishöjningar som aviserats både av Sjöfartsverket och våra svenska hamnar. Detta är höjningar som inte alls syns ute på kontinenten, vilket gör att vi i Sverige också blir förlorarna när man ser till världskartan och vart rederierna väljer att prioritera i kampen om kapacitet. Varför ska de globala rederibjässarna transportera gods till och från Sverige när de kan fylla sina fartyg flera gånger om, med bättre marginaler, på kontinenten?

Framförallt står alltså ett jämt containerflöde på såväl import som export högst på önskelistan tillsammans med konkurrenskraftiga anlöpskostnader så att AB Sverige framstår som en attraktiv destination i förhållande till övriga länder i vårt närområde.

Några medlemmar framför även att det kanske är dags att tänka nytt för att uppnå den balans som behövs mellan utbud och efterfrågan. Kanske kommer rederierna i större utsträckning framöver att kräva stabilare flöden och avtalslöften, kanske kommer vi att se rederier som kräver att industrin förbinder sig till ett visst flöde som alltid får plats ombord med garanterat leveransdatum. Om rederiet inte lever upp till detta utgår kompensation och i konsekvensens namn får rederiet kompensation från kunden om de inte levererar de avtalade TEU's i veckan som de har förbundit sig till.

Rederierna ser även digitaliseringen och ökade miljökrav som spännande utmaningar som står för dörren.

Det absolut största hotet mot den globala containersjöfarten stavas dock Covid. Om inte vaccinationerna fungerar som de ska, och om mutationerna blir svårare än vi befärs idag, kan all framtidstro snabbt förändras till sin motsats.

Men en viss oro finns alltså även för vad som händer när länderna nere på kontinenten kraftfullt får igång sina ekonomier. Risken är att containerrederierna då lägger allt fokus på bashamnarna nere på kontinenten i stället för att lyfta last till Sverige. Det skulle i så fall innebära ytterligare högre logistikkostnader för svensk industri.

Hur mår Väner- och Mälarsjöfarten?

För sjöfarten som bedrivs i Väner och Mälaren hoppas man också att den politiska ambitionen att flytta gods från väg till sjö, snart ska ta fart på allvar, oavsett corona eller ej. Volymerna har varit tämligen stabila under pandemin och nu finns det tillförsikt inför 2021. Det som talar för detta är bland annat de allt högre miljöambitioner samt begränsningarna i vägtransportnätet kopplat till både trängsel

och förarbrist. Dessutom har den Corona-begränsande rörelsefriheten för varutransporter på väg mellan länder talat till sjöfartens fördel.

Det stora hotet är Sjöfartsverkets höjningar, och då framförallt förslaget om den tioprocentiga höjningen av lotstaxan. Om det genomförs kommer det att slå hårt mot inlandssjöfarten, som alltid kräver långa lotssträckor.

Från både Karlstad och Västerås hörs alltså en önskan om en tydlig signal från politiken att man menar allvar med att skapa förutsättningar för en överflyttning från väg till sjö. Sänk avgifterna och ta steg mot konkurrensneutralitet mellan trafikslagen.

Det finns stora möjligheter till överflyttning om det blir en ordentlig sänkning av avgifterna, men det krävs också en stabilitet vad gäller lotstillgången. Tillförlitligheten är tyvärr avgörande för att kunna motivera transportköpare att inkludera våra inlandsvatten i sina logistiklösningar. Vi får inte glömma att den sortens sjöfart konkurrerar med lastbilens snabbhet, pris och enkelhet. Ska vi ta marknadsandelar därifrån krävs det mer än vackra ord från politikerna.

Hur gick det för kryssningstrafiken?

Även 2021 kommer utan tvekan att präglas av pandemin även om våra fartygsagenter på kryssningssidan gläds åt att de flesta kryssningsrederierna nu har konkreta återstartsplaner, vilket är en stor skillnad mot förra våren då de mest verkade blunda och hoppas att pandemin skulle försvinna.

Hittills har vi fått kännedom om ett tiotal fartygsavbokningar för 2021 i svenska hamnar, men våra medlemmar inom den här branschen vågar inte hoppas på mer än cirka 40 procent av en normal säsong - sett till antalet passagerare.

En del i det nya återstartspaketet är att rederierna lovar att inte fylla fartygen till mer än 50 procent, för att på det viset skapa gott om utrymme till alla ombord.

I våras var det nog många som trodde att kryssningsindustrin aldrig skulle kunna resa sig efter coronapandemin, men nu spirar ändå optimismen lite sakta. Faktum är att rederierna rapporterar att folk fortfarande är resugna och det bokas en hel del nya kryssningsresor, inte minst i svenska hamnar. Intresset för Sverige verkar ha ökat under pandemin. Antagligen har vår coronastrategi gett Sverige ett gott renommé då vi inte stänger våra gränser och folk kan röra sig hyggligt fritt.

Dessutom finns det en stor europeisk marknad då folk som tidigare kryssat i andra delar av världen nu stannar inom den egna kontinenten under 2021, vilket ger en stor chans att Sverige kan öka sina trafik och kanske även ut den över hela året. Hur fantastiskt hade det inte varit med fler kryssningsanlöp under en mörk, men vackert belyst, decembermånad!

För att detta ska ske framöver kommer det dock behövas en politisk kraftsamling så att Sjöfartsverket och hamnar slipper öka sina avgifter de närmsta åren. Det är gigantiska summor som dessa kryssningsrederier förlorat under året då man bara

hade kostnader, och inga intäkter. Tvingar vi på dessa företag högre anlöpskostnader på de få anlöpen som de förväntas ha finns det en stor risk att rederierna (som alltså inte får fylla sina fartyg till mer än 50 procent av normal passagerarkapacitet) faktiskt inte kan anlöpa Sverige.

Före covid, det vill säga 2019, spenderade kryssningsgästerna en bra bit över 600 miljoner på hotell, mat och shopping, bara i Stockholm. Läger vi till den summan som spenderades i Visby, Göteborg och de andra stora kryssningsdestinationerna blir det ansevärd summor som då kom näringslivet i land tillgodo. Statens förtjänst blev momsintäkter i miljonklassen. Förra året blev det inte många kronor som kom in via utländska kryssningsresenärer – och vill vi att alla rederier ska komma tillbaka – då är höjda statliga avgifter det minsta de behöver.

Det största hotet för kryssningstrafiken i Sverige är dock utan tvekan att vaccineringen inte fungerar eller att kringliggande länder inte godkänner att passagerare som är vaccinerade får gå av fartygen vid hamnbesöken.

Det har blivit uppenbart för alla att det är nästintill omöjligt att kryssa under en pågående pandemi och att vaccinering är den enda vägen tillbaka till normala kryssningar.

Den svenska kryssningssäsongen 2020 var alltså nästintill noll. I slutet av januari 2020 hörde vi talas om det först drabbade kryssningsfartyget i världen, Diamond Princess. Alla rederier agerade då snabbt och förflyttade samtliga fartyg från länderna runt Kina, men körde därefter ändå på för fullt till och med början av mars. Men då var pandemin ett faktum och all världens kryssningstrafik fick i princip läggas i malpåse.

Då hade den svenska kryssningssäsongen inte ens varit i närheten av ett första anlop.

Men för den internationella kryssningsindustrin hamnade ändå Sverige lite i fokus då vi i vissa fall blev svaret på frågan vart man ska göra av alla dessa fartyg i väntan på bättre tider.

Sverige hade en handfull kryssningsfartyg upplagda i svenska hamnar under 2020 och några få tyska fartyg kom även med passagerare ombord. Ett rederi med väldigt små fartyg vågade till och med låta sina passagerare gå iland i Sverige.

Vi är nog många som hoppas på en helt annorlunda sommar 2021.

SJÖFARTSBRANSCHEN: HÖJ INGA FARLEDSAVGIFTER

Inför mötet i Sjöfartsverkets styrelse i maj 2020 skickade i stort sett samtliga organisationer inom svensk industri, handel och maritim näring ett brev med uppmaningen att Sjöfartsverkets styrelse inte skulle gå vidare med de avgiftshöjningar som då planerades för 2021. Den gången lyckades vi också stoppa beslutet, eller i alla fall skjuta på det

Istället ska det tas på nästa styrelsemöte den 18 februari och vi har därmed återigen samlat oss och krävt att farledsavgifterna ska, om inte sänkas i alla fall INTE höjas. Det vi skrev då är alltså fortfarande högaktuellt.

Alla de organisationer som stod bakom brevet i maj skriver alltså samfällt ”att Sjöfartsverket under inga omständigheter bör höja farleds- och/eller lotsavgifterna under 2021 utan frysa, eller reducera, dem med hänvisning till pandemins härjningar i samhället. Vi menar att ökade anslag – utöver de extra 300 miljoner man fick under 2020 med koppling till Coronakrisens påverkan på myndighetens intäkter - är den enda rimliga lösningen på Sjöfartsverkets bekymmersamma ekonomiska situation.”

Brevet är undertecknat av följande organisationer:

Jenni Ranhagen

VD Näringslivets Transportråd

Karolina Boholm

Transportdirektör Skogsindustrierna

Marcus Dahlsten

VD Transportföretagen

Karin Johansson

VD Svensk Handel

Maria Sunér Fleming

VD Svemin

Johan G Andersson

VD Drivkraft Sverige AB

Mikael Huss

VD Sjöbefälsföreningen

Magnus Huss

Förbundsdirektör IKEM

Peter Hermansson

VD FKAB Marine Design

Marcus Dahlsten

VD SARF, Sjöfartens arbetsgivarorganisation

Bo-Erik Pers

VD Jernkontoret

Anders Werner

VD Skärgårdsredarna

Kenny Reinhold

Ordförande Seko sjöfolk

Joachim Glassell

VD Maritimt Forum

Torbjörn Wedebrand

Ordförande Sveriges Hamnar

Marcus Dahlsten

VD Sveriges Hamnar

Berit Blomqvist

VD Sveriges Skeppsmäklareförening VD Föreningen Svensk Sjöfart

Rikard Engström

Sveriges Skeppsmäklareförening
(The Swedish Shipbrokers' Association)

ÅRETS NYA SJÖFARTSENTUSIASTER: STORA ENSO, GÖTEBORGS SKEPPSMÄKLAREFÖRENING OCH ABSOLUT

Sedan några år tillbaka erbjuder vi företag i vår närhet att bli "Årets Sjöfartsentusiaster". I princip innebär det att man får tillgång till samma inbjudningar och information som medlemmar har, men utan att man har någon form av rösträtt på föreningens möten. Däremot blir en person per företag bjuden på föreningens höstmöte och så exponeras loggan på hemsidan och i Skeppsmäklarnytt. Priset är 15 000 kr per år.

I år har vi fått tre nya Sjöfartsentusiaster; The Absolut Company AB, Stora Enso och Göteborgs Skeppsmäklareförening. Samtidigt har Ekmans, Wärtsilä och Sveriges Skeppshandlareförening lämnat.

The Absolut Company AB hette tidigare V & S Vin & Sprit AB innan svenska staten 2008 sålde bolaget till Franska Pernod Ricard Holding. Idag finns de internationella varumärkena Absolut Vodka, Malibu, Kaluha och Renat Brännvin, men även Åhus Akvavit och Elyx Vodka, kvar i portföljen.

Huvudkontoret ligger nära Liljeholmen i södra Stockholm, och i skånska Hanöbukten ligger vackra Åhus där Absolut idag har en modern produktionsanläggning med anor sen 1906. Absolut har (med export till ca 90 olika länder) sen början på 90 talet konsekvent stöttat kustsjöfarten och direktanlöpen till Åhus hamn.

– Vi accepterar ödmjukt att ingå i Sjöfartsentusiasterna 2021, säger Mats Eriksson på Absolut. Vi har alltid försökt att stötta den lokala infrastrukturen för att kunna jobba på den internationella marknaden. Vi anser att vår framgång hänger ihop med våra leverantörer och samarbetspartners och vi vill naturligtvis värna svensk sjöfart även i fortsättningen.

Stora Enso är en skogsindustrikoncern med verksamhet i fyra världsdelar som bildades efter sammanslagning av bland annat det svenska skogsbolaget Stora, som en gång ansågs vara Sveriges största köpare av sjötransporter. Stora Enso arbetar idag huvudsakligen inom områdena förpackningar samt produkter av biomassa, träprodukter och papper. Huvudkontoret ligger i Helsingfors i Finland.

År 2019 uppgick omsättningen till 10 miljarder euro. Stora Enso har omkring 26 000 anställda runt om i världen. Bolaget återfanns för några år sedan på sjunde plats i en internationell rangordning av skogs-, pappers- och förpackningsföretag efter omsättning.

Göteborgs Skeppsmäklareförening är en helt fristående organisation för de medlemmar i Sveriges Skeppsmäklareförening som är verksamma inom västra kretsen.

– Vi har ett nära och ömsesidigt samarbete som vi med den här satsningen vill fördjupa ytterligare, säger föreningens ordförande Elizabeth Concha, som arbetar på Cosco Shipping Lines (Sweden) AB.

Sedan tidigare år har vi kvar oljebolaget **Preem**, bogserbolaget **Svitzer**, tankrederiet **Stena Bulk**, energitradingbolaget **ScanOcean**, containerdepån **Lundby Container**

Sveriges Skeppsmäklareförening
(The Swedish Shipbrokers' Association)

Service som håller på med allt inom containerhandel, logistikföretaget **Geodis Wilson**, samt hamnarna i **Norrköping** och **Trelleborg**.

Vi har även fyra medlemsföretag bland Sjöfartsentusiasterna: **OP Ship**, **Greencarrier Liner Agency**, **Carl Lundvall** och **Thor Shipping & Transport**.

SKEPPSMÄKLARE TORSTEN ENGWALL HAR AVLIDIT



Senast vi såg Torsten Engwall i föreningssammanhang var vid vårt 100-årsjubileum. Här flankeras han av sonen Jacob Engwall, idag vd på Ivar Lundh & co och Peter Lundblad tidigare vd i samma bolag, till höger syns fartygsagent Peter Hedlund och vd Veronica Wallin, båda på PJ Haegerstrand.

Skeppsmäklaren och Gävlebon Torsten Engwall har nyligen avlidit, bara 68 år gammal. Torsten var en flitigt förekommande gäst på våra medlemsmöten fram tills hans lungproblem satte stopp för de största utsvävningarna.

Familjen var en gång i tiden grundarna av kafferosteriet Gevalia som familjen sålde på 70-talet. Torsten Engwall lämnade dock Gevalia först tiotalet år senare i samband med att hans far gick bort och han därmed ärvde en del i ett partrederi som senare utvecklades till rederiet Nordship, samt skeppsmäklarieret Stefan Trybom som befraktade fartygen. Efter några år köptes även Gävlebolaget PJ Haegerstrand upp och i början av 2000-talet köptes även det stockholmsbaserade skeppsmäklarieret Ivar Lundh & Co.

Torsten Engwall har även suttit i Sveriges Redareförenings styrelse samt i styrelsen för Sveriges Skeppshypotekskassa och han har även ägt flera hotell i Sverige och suttit i styrelser för diverse olika föreningar och handelskammare.

Sonen Jacob Engwall driver sedan några år skeppsmäklaribolagen vidare och våra tankar går till honom och den övriga familjen.

13-14 APRIL: BEFRAKTNINGSKURS I STOCKHOLM

Inte för att vi vet hur smittoläget ser ut i april, men vi hoppas kunna genomföra befракtningskursen som planerat 13 – 14 april. Då hoppas vi alltså åter kunna samlas under säkra omständigheter i stora lokaler som ger gott om avstånd mellan deltagarna.

Så anmäl dig med en gång till kursen som alltid får högsta betyg för att den ger deltagarna en första insikt om sjöfartens blodomlopp – befракtning!

Antalet är begränsat till 25 personer och genomförs självklart efter Folkhälso-myndighetens alla rekommendationer. Just nu har vi 15 anmälningar så det gäller att säkra sin plats. Anmälan blir inte bindande förrän 15 mars.

Vilka vänder sig kursen till?

- * Alla som kommer i kontakt med befракtning 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 eller Transportstyrelsen.

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 torrlastbefракtning i över 30 år. Han är en uppskattad föreläsare på World Maritime University, Malmö, och har också i många år undervisat i befракtning 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 samt några rum för en natt. 1 000 SEK, inkl frukost/natt.

Läs hela kursupplägget: [Befракtningskurs](#)

Läs mer om samtliga kurser som vi planerar under 2021:
[Skeppsmäklareföreningens egna kurser \(swe-shipbroker.se\)](#)

MÅNADENS AW: SJÖFARTEN SATT I GENERNA

Den 1 februari går Hans Liewendahl i pension och ansluter till föreningens Veteranklubb efter 50 år i branschen; varav de senaste som fartygsagent i Mälarreregionen.

Hans Liewendahl föddes i Kemi i Finland och kom 1953 med familjen till Karlsborgsverken, utanför Kalix.

– Jag såg båtar komma utanför vårt hem vid strandkanten av älven för att lasta pappersprodukter och virke. Där och då väcktes en nyfikenhet och undran över vart alla dessa fartyg skulle med sin last. Senare kom jag i kontakt med Svanbergs Skeppsmäkleri och ASSI:s kontor där min mor skrev dokumentationer över fartygens lastintag. Men jag ville se världen och redan som 15 åring fick jag fars tillåtelse att mönstra på olika fartyg under sommarloven, mellan studierna i distributionsekonomi.



Efter avslutad skolgång och militärtjänstgöring blev det några år i flera anrika svenska rederier såsom Broström, Svea, Sinbad, Myrsten och Rederi Dag Engström innan han 1971 gick i land för gott.

Det blev hela 30 år som fartygsagent, lastplanerare och speditör hos Siöwalls i Västerås innan företaget gick i konkurs i början av 2000-talet.

– Det blev bara ett kort mellanspel hos DFDS Transport innan Göran Lönn och jag 2006 startades Mälagent AB. Det är ett beslut som vi aldrig ångrar och det har varit många roliga år innan vi hösten 2020 sålde företaget till GAC Sweden. Jag borde ju egentligen gått i pension för massor av år sedan och nu var tiden inne, säger Hans Liewendahl.

– Jag har verkligen haft ett spännande yrkesliv och fått se utvecklingen inom sjöfartsbranschen med allt effektivare hamnar och fartyg. Det har varit en intressant resa som jag har dokumenterat med foton och tidningsartiklar.

Sveriges Skeppsmäklareförening
(The Swedish Shipbrokers' Association)

Så vad ska du göra nu?

– Nu ska jag upptäcka Sverige och Europa på hjul med min husbil. Dessutom blir det mer tid över till släktforskning då jag ska gräva ner mig i gamla tullböcker från 1500-talet på Riksarkivet. På 1500-talet levererade släkten varor från Åland till Stockholms slott och Västerås. Detta är väl dokumenterat och kan följas under min profil i [Geni.com](https://www.geni.com) genom att skriva mitt namn där.

– Nu vill jag tacka för mig med en särskild hälsning till alla dem jag har haft nöjet att samarbeta med under åren. Jag hoppas vi ses på årsmötet i Västerås nästa år!

VARNING FRÅN ITIC: BESÄTTNINGSBYTE ANVÄNDS ÅTER SOM TÄCKMANTEL FÖR MÄNNISKOSMUGGLING

Nu var det länge sedan vi hörde om detta i våra svenska farvatten, men häromdagen kom följande meddelande från ITIC, vårt internationella skeppsmäklarförsäkringsbolag:

”ITIC has just helped a Northern European member to avoid falling victim to a scam by people smugglers trying to cover the movement of illegal migrants.

ITIC has often issued warnings about ship agents being targeted. The basic pattern is for owners/managers to approach the agent asking the agent to attend the vessel's call including giving assistance with a crew change. The approach is a sham but the agent's involvement will provide cover for the migrants' arrival in the country. The migrants will promptly disappear. The agent will be left with unpaid hotel bills and can face fines from immigration authorities as well as being liable for detention and repatriation costs if the migrants are caught.

In recent times everyone has been concentrating on the effects of the coronavirus pandemic on crew movements. The people smugglers have not however ceased to exist. Therefore, ITIC reminds all agents worldwide to be vigilant when being approached by owners or crew managers who are unknown to them.”

FAKTA, FQS OCH POESI BLIR FILM OM VÄRLDSSJÖFARTEN

De sociala plattformarna tillsammans med filmer som läggs upp på YouTube kanske kan användas för att göra sjöfarten mera känd bland allmänheten. Nu har i alla fall både Bimco och Fonasba dragit sitt strå till stacken genom att producera filmer, väl värda att se. BIMCOs poetiska betraktelse är bara några minuter: (<https://youtu.be/rTgvv7iE40Q>)

FONASBAs film är någon minut längre, men beskriver verksamheten i vår internationella skeppsmäklarorganisation på ett bra sätt. <https://www.youtube.com/watch?v=-OsSSt8LpRs>

Fonasba har även gjort en film om Fonasba Quality Standard, även den är väl värd att se: <https://youtu.be/ydoFMOHKoP8>

Om du vill veta vilka svenska skeppsmäklarer som är FQS-certifierade, sök här: <https://www.fonasba.com/fonasba-initiatives/fonasba-quality-standard/accredited-companies>

Eller sök på vår egen hemsida <http://www.swe-shipbroker.se/Hitta-en-skeppsm%C3%A4klare?search=> i fritextfältet måste då FQS skrivas in för att de 51 företagen som just nu är certifierade ska komma upp.

Vill du veta mer om kriterier och dylikt kring FQS, finns information här: <http://www.swe-shipbroker.se/Kvalitetss%C3%A4kring-FQS>

KALENDARIUM

Mars 2021

18 Styrelsemöte, Stockholm
19 Föreningens styrelse i möte med Sjöfartsverkets ledningsgrupp

April

7 Sista anmälningsdag för [ICS-utbildningen](#)
13 – 14 [Befraktningkurs](#), Stockholm

Maj

6 Styrelsemöte, Göteborg
7 Årsmöte, Göteborg
17 – 27 Examen i vår internationella skeppsmäklarutbildning inom ICS



Sveriges Skeppsmäklareförening
(The Swedish Shipbrokers' Association)