



SKEPPSMÄKLARNYTT

240 000 SEK för en missad fartygsklarering – är det rimligt?

Ny version av Arrivals på gång

Höstmötet om svavel och försäkring i fullsatt sal

Trafikverkets hearing om infrastrukturpropositionen – mest om väg och järnväg

Vintersjöfartsrådet: Isbrytare – del av infrastrukturen?

Nya sjöfartsavgifter för 2013 beslutade

Stora förändringar väntar tankemarknaderna

Kraftig ökning av upplagda linjefartyg

Danmark världens fjärde största rederination

Världens största containerfartyg till CMA CGM

Effekter av längre lastbilar och godståg i en internationell korridor

Dags att anmäla sig till höstens ICS-kurser - för fler diplomerade skeppsmäklare!

Kalendarium

240 000 SEK I TULLTILLÄGG FÖR EN MISSAD FARTYGSKLARERING, ÄR DET RIMLIGT?

Att medlemsföretag ibland åtar sig att (gratis) sköta tullklareringen även för lasten, för att på det sättet få lastägaren att nominera en som fartygsagent, är ett känt fenomen. Men den medlem som gjorde ett misstag i samband med klareringen och häromveckan fick kvittera ut ett beslut från Tullverket om tulltillägg på 240 000 SEK har fått sig en ordentlig tankeställare!

Bakgrunden är följande: Fartyget F ankom svensk hamn den 13 april i år med 1 700 ton Soyapelletts från Brasilien. Lastägaren hade anmält hemtagning till Tullverket och, som sagt, bett "sin" fartygsagent att sköta avslutningen av tull-ID i samband med själva fartygsklareringen.

En anställd på företaget i fråga kan gå ed på att alla handlingar också faxats in i föreskriven tid, men något gick uppenbarligen fel.

28 maj skickade Tullverket ett brev till lastägaren där man undrade varför den hemtagning som aviserats i april ännu ej avslutats. Tullverket skriver själva i brevet att "om godset ej anlänt/avgått ska detta intygas innan ärendet makuleras."

Men soyapelletsen hade ju levererats och självklart ville varuägaren göra rätt för sig så 7 juni kom därför ett brev till fartygsagenten med frågan om varför tull-ID ej var avslutat.

– Vi insåg först då att faxen inte gått igenom och att någon fartygsklarering inte gjorts, säger företagets VD. Vi gör årligen över 250 fartygsklareringar och har aldrig någonsin missat en klarering tidigare.

– Självklart kontaktade vi Tullverket med en gång och begärde klarering i efterskott med alla handlingar. Självklart såg vi också över våra rutiner ännu en gång så att något sånt här aldrig mer ska kunna inträffa. Vi tyckte vi hade fått en skopa ovet och lärt oss en läxa. Vi trodde det räckte med det...

Det gjorde det inte. 20 augusti skickar Tullverket ett brev med begäran om yttrande i ärende med tullid Wxxx.

Där konstaterar Tullverket: "Sändningen har inte anmälts enligt gällande bestämmelser vid införseln till gemenskapens tullområde."

"Om det vid Tullverkets utredning framkommer att ni, i egenskap av skeppsmäklare, haft ansvar för att anmäla varorna vid införseln till gemenskapens tullområde kan ni bli debiterade tull och annan skatt för de olagligen införda varorna."

– Vi tog det ändå ganska lugnt. Det kändes som om allt bara var ett missförstånd som vi skulle förklara, sen skulle allt vara förlåtet. Så vi skrev ett brev och förklarade hur allt gått till.

24 september kom en tullräkning från Tullverket på 1 157 305 SEK! Den summan, som egentligen är moms, kunde dock faktureras vidare direkt till lastägaren som betalade snabbt innan förfallodatum, tio dagar senare.

MEN det stod också i beslutet att soyapelletsen nu ansågs som "illegalt införda" och för sådana varor riskerade företaget nu ett tulltillägg om 20 procent av beloppet.

– Vi trodde fortfarande att allt skulle lösa sig. Vi hade ju verkligen inte "illegalt fört in några varor i landet". Som vi såg det skulle vi max få 2 000 kr i böter för att vi hade missat en administrativ procedur.

– Det var också då vi kontaktade föreningen, men det var mest för att informera om vad som hänt oss. Vi ville också veta om andra råkat ut för något liknande. Men riktigt oroliga var vi aldrig.

Beslutet som fattades 21 november blev därför en kalldusch för företaget.

”Tullverket har beslutat påföra er tulltillägg med 231 461 SEK”. Tulltillägget utgör 20 procent av undanhållet belopp som utgör 1 157 305 SEK”.

”De omständigheter som anförs i ert yttrande medför inte att Tullverket anser det som oskäligt att påföra tulltillägg. Tulltillägg påförs med fullt belopp.”

– Det här kändes inte rätt! Här har vi ”nästan för att vara hyggliga” hjälpt ett företag utan att ta betalt, och så riskerar vi att få betala över 231 000 SEK! För oss som omsätter ungefär 3 miljoner SEK om året är det en oerhört hög summa.

Pengarna skulle dessutom in på Tullverkets konto senast 11 december.

Med föreningens hjälp överklagade företaget summan och fick i ett första skede ner beloppet till hälften. Men även 115 000 SEK är en oerhört hög summa och efter ytterligare kontakter mellan kansliet och Tullverket fattades i fredags beslut att sätta ner beloppet med 90 procent till 23 140 kr.

– Jag är oerhört lättad och glad, även om jag fortfarande tycker att 2 000 SEK hade varit en rimligare summa. Men 23 000 är en summa vi kan leva med och jag kan bara hoppas att min historia blir en varningsklocka för alla kollegor runt om i landet. Vi måste sluta ”göra saker för att vara snälla”. Jag har i alla fall fått mig en rejäl tankeställare, säger företagets VD.

Även vi på kansliet får ju vissa funderingar. Om detta kan hända någon som klarerar en båt med 1 700 ton soypelletts värt 4 miljoner SEK, vad kan då inte hända den som klarerar en tankbåt med 100 000 ton tjockolja värt närmare 400 miljoner SEK? Och hur ser försäkringsskyddet ut i fall som detta? Fortsättning lär alltså följa...

NY VERSION AV ARRIVALS PÅ GÅNG

Sjöfartsverket har under senare halvan av året arbetat med en ny version av Arrivals (samlingsnamnet för e-tjänsten lotsbeställning och farledsdeklaration). Genom Arrivals når man även Safe Sea Net Sweden, SSNS, för att göra fartygsanmälan som sedan återanvänds som underlag för lotsbeställning och farledsdeklaration.

– Den uppgraderade e-tjänsten har ambitionen att vara stabilare, rakare men också snabbare att använda och mer eller mindre självinstruerande, åtminstone för den som har erfarenhet från föregångaren, säger systemutvecklingsansvarige Ulf Kassander.

Sjöfartsverket har som uttalat mål att den nya applikationen ska fungera på iPad (inklusive certifikatshanteringen) och att det ska finnas en fullt ut mobil version baserad på HTML5 för olika typer av smartphones under första kvartalet 2013.

– Just nu befinner sig arbetet i en testfas där vi är mycket glada över att ha med flera av Skeppsmäklareföreningens medlemmar som testpersoner, säger Ulf Kassander.

Installationen av Arrivals 2.0 beräknas till andra halvan av januari med påbyggnad av utökad funktionalitet under första kvartalet 2013.

Genom att skicka e-post till kundstod@sjofartsverket.se kan man få ta del av beskrivningar av de nya gränssnitten och en del annan matnyttig information.

ARRIVALS

Lotsbeställning Marstrand

Filtera anlöp Kund: TESTKUND Anlöpsstatus: Aktiva anlöp Antal dagar historik: 3 dagar Återställ

TESTKUND KUNDNUMMER: 120000

Fartyg	Hamnstad	Ankomst	Avgång	Ref. ID	SSNS	Lotsbeställning	Deklaration
Aspen	Karlstad	2012-12-01 21:30				01/12 21:30	
Aspen	Marstrand	2012-11-30 22:45				30/11 22:45	
Aidacara	Göteborg	2012-11-30 22:00	2012-12-01 14:00			01/12 14:00	
						30/11 22:00	
Tärmdal	Göteborg	2012-11-30 20:30				30/11 20:30	
Aida	Göteborg	2012-11-30 19:30	2012-12-01 11:00			01/12 11:00	
						30/11 19:30	
Höms Peter Tordensköld	Göteborg	2012-11-30	2012-11-30	örlogsfartyg jocke		30/11 13:00	
Silja Festival	Stockholm	2012-11-30	2012-11-30	Kryssning Jocke test			
Pelangi Gunung Surya	Göteborg	2012-11-30	2012-11-30	Jocke test 121129			
Silja Serenade	Göteborg	2012-11-29	2012-11-30			29/11 18:01	
Obbola	Glävie	2012-11-29 18:00				29/11 18:00	
Testfartyg1		2012-11-29 12:34				29/11 12:34	
Testfartyg1		2012-11-29	2012-12-03			29/11 11:11	
Karl Erik	Göteborg	2012-11-29	2012-11-29				
Tärmdal	Stockholm	2012-11-28 23:00				28/11 23:00	

Statusar och symboler

SSNS	Lotsbeställning	Farledsdeklaration	Lotsning
○ Fartygsanmälan	➤ Skapa ny beställning	➤ Skapa ny deklaration	➔ Riktning på lotsning
○ Fartygsanmälan (kräver lots)	⚠ Preliminär beställning	⊘ Deklaration skall ej göras	⊘ Kort förflyttning
⌚ Tidtabell			⊘ Öppenslotsning

HÖSTMÖTET OM SVAVEL OCH FÖRSÄKRING I FULLSATT SAL

Totalt 110 personer deltog i seminariet och/eller den avslutande middagen när Skeppsmäklareföreningen höll sitt traditionella höstmöte.

Sara Sköld, vd på Clean Shipping Index förklarade bakgrunden till indexet och efteråt blev det en het diskussion. Alla förstår nyttan av miljökriterier, men några tycker kanske att det är svårt att införa miljöregler som är utformade i norra Europa som ska gälla i hela världen, när det i t ex Asien finns andra index och kriterier som de anser vara minst lika bra.

Det blir helt enkelt en massa byråkrati för ett världsomspännande linjerederi om de ska uppfylla all världens olika krav. En samordning förordas alltså.

Robert Hodge, Skandinavienansvarig för ITIC, gav en livfull bild av alla de misstag som en vanlig skeppsmäklare riskerar att utsätta sig för under en vanlig arbetsdag och hur en heltäckande ansvarsförsäkring därför är av största vikt.

Sveriges Skeppsmäklareförening
(The Swedish Shipbrokers' Association)

Nr 11 2012 – sidan 4
www.swe-shipbroker.se

Den som vill läsa mer om detta kan besöka deras specialgjorda nyhetsblad för den svenska skeppsmäklarkåren. Där beskrivs även det avtal som ITIC har med föreningen där de medlemmar som är Fonasba Quality Standard-certifierade får rabatt på försäkringen.

<http://iticinsure.com/t/I41-129RM-8436IWTW4C/cr.aspx>



Resten av eftermiddagen handlade mest om de ändrade svavelreglerna som i korthet går ut på att fartyg i Östersjön, Nordsjön och Engelska kanalen från och med 2015 får ha en fartygsbunkers som innehåller som mest 0,1 procent svavel, medan övrig sjöfart kan fortsätta köra på 3,5 procent. 2020 sänks kraven i övriga EU till 0,5 procent och allra senast 2025 ska övriga världen komma efter till 0,5 procent. Men hittills är det bara de så kallade SECA-områdena som går så långt som till 0,1 procent.

Orättvist? Kanske, men nu är ändå beslutet oåterkalleligt fattat. Näringsdepartementet måste enligt Monika Przedpelska Öström, ansvarig handläggare på Näringsdepartementet för sjöfartens miljöfrågor, anpassa sig till kraven vare sig man vill eller ej.

Av den avslutande debatten kan man dra följande slutsatser:

* Skrubbertekniken är inte färdigutvecklad. Det har visat sig vara svårare än man trott att genomföra tekniken i verkligheten.

Sveriges Skeppsmäklareförening
(The Swedish Shipbrokers' Association)

Nr 11 2012 – sidan 5
www.swe-shipbroker.se

* LNG kräver stora investeringar i fartyg och infrastruktur. Flera rederier har investerat i detta, tex Sirius Rederi AB och Viking Line.

* Metanol kräver mindre investeringar i fartygen, men fullskaleförsök har ännu inte påbörjats. Stena ligger längst fram här.

* Marindiesel verkar vara det mest realistiska alternativet. Dock oerhört mycket dyrare än dagens vanligast förekommande fartygsbränsle. Alltså gäller det att t ex sänka farten för att minska förbrukningen och därmed bunker kostnaden.

Den som vill ta del av powerpoint-presentationerna som gjordes av Sara Sköld, Clean Shipping Index; Robert Hodge, ITIC; Tonny D Paulsen, fd president i FONASBA; Monika Przedpelska Öström på Näringsdepartementet; Lars Rexius, UniFeeder; Ragnar Johansson, SOL; Leif Holmberg, Transatlantic; samt Christer Schoug, vd Sveriges Redareförening får logga in på hemsidans medlemssida: www.swe-shipbroker.se

TRAFIKVERKET'S HEARING OM INFRASTRUKTUR- PROPOSITIONEN – MEST OM VÄG OCH JÄRNVÄG

Det mesta handlade om lastbil och järnväg när Trafikverket kallade till hearing om infrastrukturen. Per Hernström representerade föreningen och det här är hans rapport:

”Torbjörn Suneson och Rolf Haraldson (båda från Trafikverket) inledde och gick igenom framtida infrastrukturprojekt. Det är de största kommunerna och dess kranskommuner som kommer att prioriteras. De fem största hamnarna, av totalt 52, var i princip de enda de kommer att satsa på.

Det är ganska intressant att lyssna på de olika delintressena. Både LKAB och en kommunpolitiker från Blekinge tyckte att det var helt fel att satsa på en tunnelbaneutbyggnad till Nacka när pengarna behövs på andra ställen.

Joachim Glassel från Svensk Handel höll ett mycket bra anförande och berörde Shipping så till vida att det enligt Svensk handel är viktigt att fler hamnar skall fungera både på import- och exportsidan. 40 procent av importen är till för tillverkningsindustrin som sedan exporterar färdiga produkter. Personligen tycker jag att 40 procent var en anmärkningsvärt hög siffra. Han jämförde handels sektorn med gruvindustrin. Handeln har fler anställda och högre omsättning än gruvindustrin. Alltså bör infrastrukturen byggas ut för handeln på samma sätt som den görs för gruvindustrin.

Han var också orolig för det nya svaveldirektivet då det kan slå hårt mot sjöfarten - alltså mot importen och exporten.

Men som sagt, det mesta handlade om vägar och järnvägar.” Per Hernström

VINTERSJÖFARTSRÅDET:

ISBRYTARE – DEL AV INFRASTRUKTUREN?

Vintersjöfartsrådet har sammanträtt på Näringsdepartementet under isbrytardirektörens ledning. Skogsindustrierna, Redareföreningen (SRF), Sveriges Hamnar och Skeppsmäklareföreningen är bara några av de organisationer som ingår.

Styrelseledamoten Fredrik Hansell från Söråkers Hansell Shipping rapporterar från mötet:

– Intressant möte, där vi även diskuterade sjöfartspolitik. SRF visade att det nu bara finns 78 lastfartyg kvar under svensk flagg. Och fler utflaggningar är att vänta.

– När det gäller isbrytningen fortsätter samarbetet med finska sjöfartsverket, något som alla verkar nöjda med. Det ger både bättre service och lägre kostnader.

Våra nuvarande svenska isbrytare börjar dock närma sig pension. Men i den senaste infrastrukturpropositionen finns inga pengar öronmärkta till nya isbrytare.

– Eftersom det tar tre år från beställning till färdig leverans kanske det är dags att börja lobba för att få anslag till detta? Personligen tycker jag att till och med själva Isbrytjänsten ska ses och behandlas som vilken annan infrastruktur som helst. Det borde väl inte vara skillnad på hur statsmakterna ser på snöröjning av järnvägsspår och isbrytning? Det allra lägsta kravet är att åtminstone nyinvesteringen i isbrytare går över statsbudgeten, menar Fredrik Hansell.

NYA SJÖFARTSAVGIFTER FÖR 2013 BESLUTADE

Nu är Transportstyrelsens sjöfartsavgifter för 2013 klubbade och klara. Under 2013 fasas den sista delen av farledsavgiften ut, vilket innebär att farledsavgifterna inte längre subventionerar tillsyn och regelgivning. Å andra sidan ska de då fullt ut avgiftsfinansieras, vilket betyder rejält höjda avgifter.

Transportstyrelsens verksamhet som rör tillstånd, tillsyn och registerhållning ska vara avgiftsfinansierad. Finansieringsformen startade 2011 och förändringarna har sedan dess införts successivt. 2013 års avgifter inom väg, järnväg och luftfart har beslutats tidigare. Beslutet om sjöfartsavgifterna sköts upp i avvaktan på en fördjupad konsekvensutredning av de förslag som gick ut på remiss. Nu har Transportstyrelsen genomfört den fördjupade konsekvensutredningen och fattat beslut om 2013 års avgifter för sjöfarten. De nya avgifterna träder i kraft 1 januari 2013.

Läs [konsekvensutredning sjöfartsavgifter](#)

Läs mer: [Transportstyrelsens avgifter inom sjöfartsområdet \(TSFS 2012-116\)](#)

Ovanstående avgifter berör i första hand den svenskflaggade rederinäringen, men nedanstående citat ur TSFS 2012-116 är värda att notera även för våra medlemsföretag:

”Lotsdispenser

9 § För prövning av ansökan om lotsdispens enligt Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2012:38) om lotsning tar Transportstyrelsen ut avgift enligt detta kapitel.

10 § Transportstyrelsen tar ut avgift för ledanknuten lotsdispens enligt tabell 12. I avgiften ingår ett teoretiskt prov och ett praktiskt prov i farledens vardera riktning.

För farleder som kräver ytterligare praktiska och/eller teoretiska prov tar Transportstyrelsen ut avgift för extra prov enligt tabell 12.”

Tabell 12. Avgift (kr)

Ny dispens Lotsled- ens längd (M)	Handlägg- ning	Extra prov		
		Kostnad för prov	Praktiskt	Teoretiskt
0 – 10	8 000	10 500	8 000	2 000
11 – 20	8 000	20 500	15 000	5 000
21 – 40	8 000	30 500	20 000	10 000
41 -	8 000	41 500	25 000	15 000

- Generell lotsdispens kostar efter årsskiftet 13 300 SEK.
- Ändring eller komplettering av ledanknuten eller generell lotsdispens kostar 1 050 SEK
- Förnyelse av ledanknuten eller generell lotsdispens kostar 6 650 SEK
- Tillfällig lotsdispens kostar 2 300 SEK.
- Tillståndsprövning som rör kustfartstillstånd (cabotage) kostar 3 000 SEK.

STORA FÖRÄNDRINGAR VÄNTAR TANKERMARKNADERNA

Kartan över energitransporter till sjöss kommer att ritas om rejält om International Energy Agency, IEA, spår rätt i sin årliga World Energy Outlook.

2020 kommer USA att vara världens största oljeproducent och bli nettoexportör av gas. Då kommer också landet att ha halverat sin oljeimport för att 2035 vara i princip självförsörjande. Orsaken är nya effektivare produktionsmetoder som gör det möjligt att komma åt fyndigheter som tidigare inte varit ekonomiskt möjliga att exploatera.

2035 kommer enligt IEA 90 procent av exporten från Mellanöstern att gå till Asien.

IEA räknar också med att energieffektiviteten 2035 har ökat så mycket att den motsvarar en femtedel av den globala efterfrågan 2010.

KRAFTIG ÖKNING AV UPPLAGDA LINJEFARTYG

Antalet upplagda containerfartyg kommer att öka rejält de kommande veckorna enligt data från Alphaliner. De senaste två veckorna har den upplagda containerkapaciteten ökat med 96 000 TEU till 762 000 TEU på 282 fartyg. Totalt finns det 24 fartyg större än 5 000 TEU upplagda.

Maersk Line har mest tonnage upplagt med 14 fartyg på 4 000 till 9 600 TEU, motsvarande totalt 94 000 TEU. Orsaken är kapacitetsjustering för att hålla raterna uppe inför den kommande vintersäsongen när en del slingor kommer att stänga ned. Åtta iranska fartyg på totalt 30 000 TEU är upplagda på grund av de amerikanska sanktionerna. Alphaliner räknar med att ytterligare 150 000 till 250 000 TEU kommer att tas ur marknaden innan året är slut.

DANMARK VÄRLDENS FJÄRDE STÖRSTA REDERINATION

Med drygt 2 000 fartyg om över 60 000 brutto hamnar den danskkontrollerade handelsflottan (ägda under dansk eller utländsk flagg samt långtidsinchartrade fartyg) på en fjärde plats i världshandelsflottans ranking, endast slagna av Japan, Grekland och Kina. Den danska rederinäringen kontrollerar över sex procent av världshandelsflottan. Det visar Danmarks Rederiforenings Novemberstatistik.

Norge återfinns på 11:e plats och Sverige på 21:a plats.

Danska rederier äger ungefär hälften av fartygen i den kontrollerade flottan. Av dessa seglar 608 under dansk flagg. Det är en ökning med 15 fartyg sedan årsskiftet. Rederierna sysselsätter 17 000 ombordanställda. Av dessa är 9 600 danskar och 2 000 kommer från övriga Skandinavien och länder inom EU.

Enligt Danmarks Rederiforening transporterar danska rederier omkring 10 procent av världshandeln och bidrog förra året med 183 miljarder kronor till landets valutaintjäning, vilket motsvarar 16 procent av Danmarks totala valutaintjäning. Rederinäringen är därmed landets största bidragsgivare när det gäller utländsk valuta.

VÄRLDENS STÖRSTA CONTAINERFARTYG TILL CMA CGM

CMA CGM har enligt Alphaliner tagit leverans av världens hittills största containerfartyg mätt i kapacitet. CMA CGM Marco Polo, byggd på Daewoo Shipbuilding & Marine Engineering i Sydkorea, har kapacitet för 16 020 TEU och bräcker därmed Emma Maersk och hennes systrar i Maersk Lines E-serie. CMA CGM Marco Polo har en längd på 395 meter och bredd på 53,6 meter.

I april 2013 kommer CMA CGM ta leverans av ytterligare två fartyg om 16 020 TEU.

I juni nästa år levereras dock det första fartyget i Maersks Triple E-serie, vilka lär ha kapacitet för 18 270 TEU och då bär åter världens största containerfartyg en Maerskstjärna i fören.

EFFEKTER AV LÄNGRE LASTBILAR OCH GODSTÅG I EN INTERNATIONELL KORRIDOR

VTI har studerat effekterna av att möjliggöra användandet av längre lastbilsekipage och/eller längre godståg i en trafikslagsövergripande godskorridor som sträcker sig från Mellansverige till Ruhrområdet. Resultaten visar bland annat att utnyttjandet av skalfördelar för lastbilar och/eller tåg beräknas leda till minskade logistikkostnader och minskade CO2-utsläpp.

I VTI rapport 764 redovisas ett projekt som studerat effekterna av att möjliggöra användandet av längre lastbilsekipage och/eller längre godståg i en trafikslagsövergripande godskorridor som sträcker sig från Mellansverige till Ruhrområdet.

För närvarande är de minsta fordonen, max 18,75 meter för lastbilar i Tyskland och max 650 m för tåg i Sverige, dimensionerande för transporterna i korridoren. Frågan som studeras är om och/eller hur transportsystemet kan effektiviseras genom att använda längre lastbilar och tåg var för sig eller i kombination i korridoren.

Resultaten visar som förväntat att det samlade transportarbetet på järnväg minskar när längre lastbilsekipage i korridoren används och vice versa. Vid tillåtandet av längre lastbilar beräknas färjetransporterna öka, det samlade sjötransportarbetet påverkas dock ytterst marginellt. Konkurrensen mellan järnväg och sjöfart framkommer tydligt när tågen förlängs till 750 m (och mer).

I alla scenarier beräknas utnyttjandet av skalfördelar för lastbilar och/eller tåg leda till minskade logistikkostnader. Nyttorna av minskade CO2-emissioner beräknas vara små i förhållande till nyttorna av kostnadsbesparingarna för näringslivet.

Läs hela rapporten: [VTI rapport 764](#)

DAGS ATT ANMÄLA SIG TILL HÖSTENS ICS-KURSER - PUFFA FÖR FLER DIPLOMERADE SKEPPSMÄKLARE!

Det är nu åter dags att informera personalen om vår internationella skeppsmäklarexamen; korrespondenskursen med examensprov på engelska i april.

Att utbildning är viktigt vet vi alla och nu ger vi er återigen chansen att förkovra personalen genom att ni låter dem läsa några kurser vid ICS, Institute of Chartered Shipbrokers i London - fast på distans via oss. Alla anställda med minst två års

yrkeserfarenhet som klarar Shipping Business och en "skeppsmäklarspecialitet" får efteråt kalla sig Diplomerad Skeppsmäklare.

Nyanställd personal? De kanske vill ta en **Foundation Diploma** vilket innebär att man under ett år får läsa Introduction to Shipping och ett valfritt skeppsmäklarämne, t ex Port Agency.

Erfaren personal? Då kanske en **Advanced Diploma** är bättre, särskilt som de med avklarad examen och två års yrkeserfarenhet får kalla sig Diplomerad Skeppsmäklare med specialiteten Port Agency, Liner Agency, etc. De Diplomerade får ta emot diplomet på vårt årsmöte dit de inbjuds. (Resa och övernattnig tillkommer dock.)

Erfarna och riktigt ambitiösa anställda kanske vill ge sig på en **Professional Qualifying Examination**, dvs läsa sju ämnen vilket tar ca tre år. De som har SoL-examen får dock dispens för fyra ämnen, behöver alltså bara läsa tre. Den som tar en komplett PQE har därefter rätt att söka medlemskap i den internationella skeppsmäklarorganisationen The Institute of Chartered Shipbrokers, ICS.

Den som börjar med en Foundation Diploma eller Advanced Diploma kan fortsätta med en PQE och då tillgodoräkna sig de ämnen man redan klarat av.

För utförlig information och prisuppgift. Kontakta kansliet: tutorship@swe-shipbroker.se

KALENDARIUM

2013

14 februari	Styrelsemöte, Stockholm
20-21 februari	Sjölog – arbetsmarknadsmässa på Chalmers Lindholmen
19 mars	Sjöfartsforums årsmöte
9 april	Swedish Maritime Day, Göteborg
17 april	Stora Transportdagen, Stockholm
18 – 25 april	Examensskrivningar i ICS skeppsmäklarutbildning
23 maj	Styrelsemöte, Åhus
24 maj	Årsmöte i Åhus
29-30 maj	Transport & Logistik, mässa i Göteborg