



# SKEPPSMÄKLARNYTT

Fartygsagent krävs på återbetalning av 108 000 SEK – sju månader efter att pengarna betalades in

Vad är rättvisa lotsavgifter?

Seminarium om Vänersjöfarten: nya Hisingsbron – ett hinder för sjöfart och kollektivtrafik?

Saneringsintygen utfärdas snart bara i varannan kustkommun

Omdaningar inom nordiskt skeppsmäkleri

Medlemsnytt

Kalendarium

## FARTYGSAGENT KRÄVS PÅ ÅTERBETALNING AV 108 000 SEK SJU MÅNADER EFTER ATT PENGARNA BETALADES IN

Som alla medlemmar i föreningen vet har vi ägnat mycket kraft och energi åt att försöka få ihop ett branschavtal så att det ska bli lättare för alla fartygsagenter att kräva in förskott för de kostnader som uppkommer under ett anlop. Detta är särskilt viktigt då exempelvis Sjöfartsverket kräver att fartygsagenterna garanterar betalningen av farledsavgifterna oavsett om rederiet i fråga gör rätt för sig eller ej.

Bara nu i januari har kansliet varit inblandat i flera fall där rederier betalat först när vi hotat med att dra deras namn i ljuset. För några medlemmar blev det dock surt att upptäcka att ett fartyg som varit i våra farvatten och efterlämnat stora obetalda skulder efter en konkurs, återigen var här för nya anlop. Vi försökte då få dem att betala sina gamla skulder, något som dock inte gick i praktiken eftersom de hanterades i annan ordning av konkursförvaltaren. Så trots att det var samma person som nominerar agenten, samma fartyg och samma e-postadress, så hade "han ingenting med det gamla att göra". Det är tufft för de fartygsagenter som får arbeta hårt för att jobba ihop de farledsavgifter som Sjöfartsverket alltså får betalt för, men som inte redaren inte betalar i sin tur!

Mot denna bakgrund blir det ännu hemskare när man inser vilken situation Fredrik Hansell på Hansell Shipping råkat in i. Den 30 januari fick han ett e-mail från den

advokatfirma i Finland som var utsedd konkursförvaltare i Nordic Sea Line-konkursen. De krävde återbetalning av 108 383 SEK som Hansell fått betalt för – i juni!

Bakgrunden är följande: Nordic Sea Line Oy Ltd hade flera anlöp i Härnösand med fartyget Mimer och under våren började de plötsligt slira med betalningarna. När de en fjärde gång försökte komma till hamn genom samma fartygsagent var det naturligtvis enkelt för honom att sätta hårt mot hårt. Om de inte gjorde rätt för sina tidigare anlöp kunde de naturligtvis inte räkna med någon assistans för det här anlöpet. Skulden för de tre anlöpen var 108 383 SEK. Pengar som Hansell Shipping för länge sedan betalat in till Sjöfartsverket för farledsavgifter och lotsavgifter.

– Det är klart att jag ville att de även skulle betala det nu aktuella anlöpet, men de skyllde på likviditetsproblem. Samtidigt var det ett anlöp som inte renderade någon farledsavgift eftersom det var ett tredje anlöp inom en och samma månad, så summan blev ändå inte så hög. Jag kände mig mest glad över att jag nu hade fått dem att betala för de gamla anlöpen, säger Fredrik Hansell.

Pengarna betalades alltså 13 juni, samma dag som fartyget anlöpte Härnösand. Det var sista gången Fredrik Hansell såg fartyget och pengarna för det anlöpet har han heller inte fått. Där förlorade han 25 263 SEK, varav 20 762 SEK är lotsavgifter som redan betalats in till Sjöfartsverket. Resten är båtmanskostnader och hans eget agentarvode.

Den 16 oktober försattes Good Pyerte Shipping Oy (fd Nordic Sea Line Oy Ltd) i konkurs av Österbottens tingsrätt i Finland. Och den 30 januari skickar alltså konkursförvaltaren ett krav till Hansell Shipping om att de ska betala tillbaka de 108 383 SEK som de fick i juni!

– Jag fick nästan en chock när jag läste advokatens brev, säger Fredrik Hansell. Jag har inga pengar att betala tillbaka, de har jag ju för länge sen betalat till Sjöfartsverket.

När kansliet idag, den 3 februari, ringde upp konkursförvaltaren är han helt oförstående inför våra protester mot hans krav.

– Enligt paragraf tio i finska lagen om återvinning till konkursbo har vi rätt att kräva tillbaka betalningar som gjorts tre månader innan konkursen – om de är av avsevärd betydelse i förhållande till boets tillgångar. Och konkursboet har i princip inga tillgångar alls, säger han.

Enligt samma lag räknas inte dagen när företaget försätts i konkurs som stoppdatum, utan istället räknas den dag då konkursansökan lämnades in. Det skedde den 5 september och därmed hamnade alltså Hansell Shipping inom den tremånadersgräns som tydligen finns i finsk lagstiftning. Pengarna kom ju in den 13 juni.

Föreningen har gjort klart för konkursförvaltaren att Hansell Shipping inte kommer att betala och även Sjöfartsverkets chefsjurist har lovat att fundera på om Sjöfartsverket kan göra något för att stötta Hansell Shipping. Sista ordet lär inte vara sagt.

## VAD ÄR RÄTTVISA LOTSavgIFTER?

Kansliet får remisser från både Näringsdepartement, Sjöfartsverket och många andra. Ofta känns det som om det inte finns så mycket att göra åt de förslag som läggs fram och ibland känner man att måttet är rågat...

Så när Sjöfartsverket efterfrågade vår inställning till avgiftsväxlingen lägre godsavgifter, högre lotsavgifter kände vi att det var dags att sätta ner foten. Vi citerar härmed vårt remissvar i sin helhet:

*”Sveriges Skeppsmäklareförening har tagit del av innehållet i ovanstående remisser och vi vill å det bestämdaste protestera mot att lotsavgifterna nu ska höjas med fem procent. Vi anser nämligen, i kontrast till Sjöfartsverkets analys att detta ” ökar avgiftsbördan för sjöfarten på svenska hamnar i ett redan utsatt ekonomiskt läge”. Om Sjöfartsverket höjer lotsavgifterna med totalt 22 miljoner SEK och sänker godsdelen av farledsavgifterna med lika stort belopp går det möjligen jämt upp för Sjöfartsverket, men ute i verkligheten slår detta fel.*

*Låt oss ta Mälaren som ett exempel. Det är 87 nautiska mil mellan Landsort och Västerås vilket tar cirka åtta till nio timmar att lotsa. Lotskraven är, säkert med rätta, höga och det är därför svårt för befälhavarna att få dispens från lotsplikten. Vår stilla undran är om Sjöfartsverket med denna och kommande, redan aviserade höjningar, helt enkelt vill ha bort sjöfarten från Mälaren?*

*Ska vi konkretisera oss ordentligt kan vi ta exakta värden för två fartyg. Containerfartyget Frej har idag en lotskostnad på cirka 36 110 SEK in och ut ur Mälaren. Säg att en genomsnittlig lastvolym är 2 400 ton in och 500 ton ut. Bara godsdelen av farledsavgiften blir därmed 8 410 SEK. Med en femprocentig sänkning blir det 580 kr i lägre godsbaserade farledsavgifter, medan lotskostnaden blir 1 806 SEK högre.*

*Om vi istället tar bulkfartyget Anna som anlöper Köping blir ekvationen ännu svårare. Där tar en lotsning cirka elva timmar från Landsort och kostar idag cirka 51 648 SEK, tur och retur. Anna går tom in i Mälaren för att hämta teknisk nitrat som Yara exporterar ut över världen. En icke ovanlig resa för henne är 4 206 ton ut och tom in. Godsdelen av avgifterna är därmed idag 12 197 SEK. I det här fallet minskar godsavgifterna med 841 SEK och lotsavgifterna ökar med 2 582 SEK.*

*För feedertrafiken slår höjningarna på liknande sätt och då särskilt i Stockholm. Där lär det behövas cirka 14 000 ton gods för att helt kompensera för de höjda lotsavgifterna i den lotsleden. Unifeeder har räknat ut att det blir ungefär 100 000 kr i ökade nettokostnader årligen för att anlöpa Stockholm efter den 1 april.*

*Vi förstår att oron är stor i Stockholm eftersom den viktiga kryssningstrafiken också drabbas. Per definition har de inga godsbaserade avgifter som kan sänkas, vilket betyder att förändringarna enbart slår åt ett håll. Detta är dubbelt olyckligt eftersom de nyligen påförts en extra kostnad för den extra lots som alla kryssningsfartyg över en*

Sveriges Skeppsmäklareförening  
(The Swedish Shipbrokers' Association)

*viss storlek avkrävs. Därmed har kryssningstrafiken i Stockholm påförts, eller kommer att påföras, lotshöjningar om 31 procent under en fyraårsperiod.*

*31 procentiga höjningar för att ta ombord en lagstadgad lots, det är ganska tufft för en näring som redan börjat planera för de konsekvenser som SECA-direktivet för med sig för Östersjötrafiken.*

*Nu skulle vi kanske ändå kunnat köpa detta, om vi hade accepterat principerna bakom avgiftsväxlingen; om vi hade tyckt att det vore rättvist att de som använder lotstjänsten ska betala HELA Sjöfartsverkets lotskostnad. Det gör vi INTE!*

*Vi anser nämligen att det är ett gemensamt intresse för hela sjöfartskollektivet att det finns en fungerande lotstjänst. Samtliga fartyg, även färjor, kan nämligen då och då behöva ta ombord en lots - och då måste den organisationen fungera. Eftersom vi numera vet att Sjöfartsverkets kostnader till 90 procent består av fasta kostnader är det alltså rimligt att alla som då och då kan tänkas behöva en lots också ska vara med och betala för denna lotsberedskap. Helst skulle vi naturligtvis önska att samhället stod för de fasta kostnaderna, men i brist på sådana beslut anser vi att det är nödvändigt att kollektivet som helhet gör det. Om lotstjänsten idag täcker sina direkta kostnader till 90 procent, och till 74 procent om man räknar in lotsomsättningens andel av overhead-kostnaderna (verksledningen), anser vi att det räcker med detta.*

*Enligt Sjöfartsverkets egna beräkningar skulle ungefär 200 miljoner SEK av de totala och direkta lotskostnaderna kvarstå även om Sverige under ett år bara besöktes av ett enda fartyg. Vad skulle lotskostnaden för detta fartyg bli, kan man teoretiskt undra.*

*Vi utgår ifrån att det även finns regionalpolitiska aspekter på lotstjänsten eftersom vi kan utläsa ur konsekvensbeskrivningen att minsta antal lotsar man kan ha på en lotsstation är fyra stycken. Vi tolkar den informationen som att de ibland inte har allt för mycket att göra. Men eftersom vi i det här landet har bestämt att hela Sverige ska leva, dvs varje levande hamn ska ha tillgång till lotsar när så efterfrågas, måste beredskapen finnas.*

*Vi håller med om detta, men anser att kostnaden för denna beredskap inte bara ska drabba de som använder lotsar, utan hela sjöfarten. Om det nu inte kan tas ur den regionalpolitiska kassan så som så mycket annat som gynnar samhället i stort.*

*Som det är idag är det i stor utsträckning tanksjöfarten på västkusten som är med och tar det regionalpolitiska ansvaret för lotsningstjänsten, varför ska inte färjorna vara med och ta det? Särskilt som de gynnas av dagens farledssystem där de bara betalar för max fem anlöp i månaden, medan många tankfartyg får betala varje gång de anlöper svenska vatten.*

*Med den här lotshöjningen, som alltså främst missgynnar mindre fartyg som behöver lots under längre tider, bidrar Sjöfartsverket till att kust- och inlandssjöfarten minskar och lastbilstransporterna ökar ytterligare.*

*Det är knappast något som gynnar samhället som helhet.*

*Om lotsavgiften, trots vad vi ovan framfört, måste höjas anser vi att det räcker med att höja avgiften för den första timmen med fem procent. Det skulle i alla fall inte så tydligt missgynna den sjöfart som fortfarande försöker konkurrera med godstransporterna på land.*

*Men framförallt anser vi att den här lotshöjningen inte bör genomföras! Genom att de som använder lotsningstjänsten idag betalar 90 procent av de direkta kostnaderna har de mer än väl tagit sin del av kostnadsansvaret. Resten bör enligt vår åsikt delas av sjöfartskollektivet som helhet.*

*Avslutningsvis kan vi inte annat än återigen konstatera att skillnaderna i internaliseringsgrad mellan transportslagen ökar, istället för att minska. Regeringen satsar årligen närmare tio miljarder SEK på drift och underhåll av järnvägsspår, men kräver bara spåroperatörerna på en bråkdel av den summan i banavgifter. Däremot fortsätter man kräva full kostnadstäckning av sjöfarten.*

*Vi är väl medvetna om att detta faktum inte är något som Sjöfartsverket råder över, men det tål ändå att poängteras.”*

## **SEMINARIUM OM VÄNERSJÖFARTEN: NYA HISINGSBRON – ETT HINDER FÖR SJÖFART OCH KOLLEKTIVTRAFIK?**

Swedoccean anordnar ett intressant möte om Vänersjöfarten den 19 februari och har inviterat medlemmar i Sveriges Skeppsmäklareförening samt övriga intresserade.

Mötet hålls på Chalmers, Lindholmen Science Park. Lokal Pascal kl. 09.00 – 12.00. Anmälan tas emot på Swedocceans kansli av Eva Brodén, swedoccean@sspa.se, tel: 031-772 91 31. Seminariet kostar 200 kr.

09.00 Inledning och välkommen

Lennart Fougelberg, ordf. Swedoccean samt moderator: Sten Göthberg,

09.05 Nuvarande och förväntad trafikutveckling

Bertil Arvidsson, BACAB AB

09.20 Riksintresse Sjöfart. Väneröverenskommelsen

Bertil Arvidsson, BACAB AB

09.25 Den politiska beslutsprocessen

Johan Nyhus, ordf. Trafiknämnden

09.40 En lägre brohöjds påverkan på sjöfarten

Johan Källsson, Thun AB

10.00 Paus, Kaffe/vatten

10.15 Hur påverkas grannkommunerna av brohöjden?  
Jan Pressfeldt, ordf. Samhällsbyggnadsnämnden, Ale kommun

10.40 Hur påverkas hamnarna och industrin av brohöjden?  
Anders Sporre, Surte Åkeri

11.00 Vad finns det för alternativa lösningar?  
Ashna Zangana, Chalmers

11.20 – 12.00 Paneldebatt  
Journalisten Mark Isitt, representant från Trafikverket m.fl.

## SANERINGSINTYGEN UTFÄRDAS SNART BARA I VARANNAN KUSTKOMMUN

Sveriges Skeppsmäklareförening har fått en remiss från Socialstyrelsen gällande hanteringen av de saneringsintygen som samtliga fartyg måste få förnyade var sjätte månad.

I vårt remissvar var vi positiva till att kommunernas miljö- och hälsoskyddsinspektörer fortsätter att utfärda saneringsintygen.

Däremot ställde vi oss frågande till förslaget att reducera antalet kommuner som har rätt att utfärda saneringsintyg, från dagens 53 kommuner till 28 kommuner. Det innebär att ett antal av våra medlemsföretag snart kommer att vara verksamma i kommuner som kommer att sakna rätt att utfärda saneringsintyg.

Eftersom vi själva kände oss osäkra på innebörden i remissen bad vi om ett förtydligande: Ska vi verkligen tolka förslaget som att saneringsintyg bara kan utfärdas i de 28 utpekade kommunerna?

Nedan citerar vi avslutningen av vårt remissvar:

*”Vad händer i så fall när ett intyg inte kan utfärdas trots att fartygets gamla intyg gått ut? Om det bara gäller sex månader i taget är det ju ändå relativt ofta som intyg ska utfärdas.*

*De flesta fartyg som kommer till svenska hamnar anlöper bara en svensk hamn och det är fullständigt uteslutet att låta ett fartyg ligga och vänta på en inspektör som har lång resväg. Vi utgår ifrån att Socialstyrelsen inser att fartygen aldrig kan göra en deviation för att komma till en inspektör.*

*Vi vill understryka att det är av största vikt att alla kommuner som har hamnar inom kommungränsen också ska kunna utställa saneringsintyg, utan tidsmässig eller kostnadsmässig nackdel för sjöfarten.*

Sveriges Skeppsmäklareförening  
(The Swedish Shipbrokers' Association)



*Om Socialstyrelsen kan garantera att det blir en smidighet i den här hanteringen och att det hela inte blir förenat med några större ökade kostnader har vi ingenting att invända. Kanske kan man ha en smidig inställning att om intyget gått ut och ingen inspektör finns att tillgå så låter man bara fartyget göra inspektionen i nästa hamn istället. Men ska vi förlita oss på att andra länders hamnar fixar detta?*

*Detta måste i vart fall vara tydligt och klart reglerat så att fartygens ombud i hamnarna, fartygsagenterna, vet hur de ska förhålla sig till detta.*

*Avslutningsvis har vi en generell invändning. Hur kommer det sig att fartyg som går i europeiska farvatten måste ha dessa intyg när lastbilar kan köras kors och tvärs över kontinenten utan liknande krav? Vi förstår att fartyg som kommer från mycket fjärran länder kan behöva ha ett saneringsintyg för att inte smittvägar ska öka. Men fartyg som går i linjetrafik inom EU? Borde man inte kunna utfärda ett generellt intyg för lastfartyg i EU-vatten? Ett intyg som är giltigt i kanske tre år? Eller för alltid så länge de bara går i kustnära vatten och vi inte har något utbrott av någon sort i våra farvatten? Vi kan förstå att passagerarfartyg måste kontrolleras med jämna mellanrum även om de bara går i färjetrafik, men ett lastfartyg?”*

Vi har fått nedanstående svar från Socialstyrelsen:

*”Som beskrivs i rapporten så är syftet med att reducera antalet kommuner och hamnar att söka öka kompetens och erfarenhet då det idag finns flertalet kommuner som utfärdar få intyg per år vilket gör det svårt att upprätthålla. Att det sker en koncentration till vissa hamnar och kommuner bör rimligen gynna kommunal kompetens och erfarenhet inom området.*

*Saneringsintyg ska alltså endast utfärdas av den kommun i vilket det finns en hamn som är utsedd till saneringsintygs hamn, i enlighet med bilaga till Socialstyrelsens föreskrift SOSFS 2007:11.*

*Om ett nytt intyg inte kommer att kunna utfärdas trots att fartygets gamla intyg gått ut så finns möjligheten att förlänga giltighetstiden med en månad, om en inspektion av fartyget inte kan utföras i hamnen och det inte finns bevis för att det ombord på fartyget finns smittämne eller något annat ämne som utgör en hälsorisk för människor. Vi har förståelse för att det är kostsamt för fartyg att ligga still i en hamn när dessa inte är i produktion samt att det i många fall kan vara svårt eller kanske inte ens möjligt att angöra någon annan hamn i Sverige. Däremot så torde fartyget ha andra hamnar i andra länder inplanerade i sin rutt som är utsedda och kan utfärda saneringsintyg. Genom att inrätta en övergångsperiod om 2 år där alla nu bemyndigade kommuner får utfärda intyg efter att Socialstyrelsens föreskrift har reviderats ges även rederier och skeppsmäklare tid och möjlighet att planera sin verksamhet utifrån de nya förutsättningarna.*

*Gällande den generella invändningen så är det WHO, Världshälsoorganisationen som ställer krav på utfärdande av saneringsintyg för fartyg inom ramen för det internationella*

*hälsoreglemente, som Sverige som medlemsstat är part till och förbunden av. Därutöver finns en internationell förteckning där alla länder är skyldiga att till WHO anmäla vilka dessa hamnar är. Det är dessa åtaganden som reglerar utfärdandet av saneringsintyg och i reglementet finns inga motsvarande krav vad gäller luftfartyg och marktransport.”*

Detta innebär alltså att det bara kommer att utfärdas saneringsintyg i följande hamnar efter 2016: Luleå, Umeå, Skellefteå, Örnsköldsvik, Sundsvall, Söderhamn, Gävle, Västerås, Norrtälje, Nynäshamn, Stockholm, Oxelösund, Norrköping, Kalmar, Oskarshamn, Gotland, Karlshamn, Karlskrona, Helsingborg, Malmö, Trelleborg, Halmstad, Varberg, Göteborg, Lysekil, Stenungsund, Uddevalla och Karlstad.

Fartyg som idag kunnat förnya intygen i andra hamnar måste alltså inom en tvåårsperiod se till att få det gjort i en annan hamn, inom eller utom landet! Kansliet vill uppmana de medlemmar som befäror att detta blir ett hinder för sjöfarten att kontakta kansliet!

## OMDANINGAR INOM NORDISKT SKEPPSMÄKLERI

Samarbetet mellan de nordiska ländernas skeppsmäklarföreningar har alltid varit väldigt djupt och rikligt. Därför var det med visst vemod som kansliet uppvaktade Allan Houtved som vid årsskiftet lämnade VD-posten i Danmark efter 14 år. Allan återfinns numera inom försäkringsvärlden, där han är nordenchef för DUPI Insurance Group, DUPI Copenhagen. I Danmark har ännu ingen efterträdare utsetts, istället har den mångårige styrelseordföranden Tonny Dalhøj Paulsen axlat ett större operativt ansvar. Rekrytering pågår.

Norgeföreningens VD Knut Frode Eriksen har också valt att avsluta sin anställning, tyvärr dock av hälsoskäl. Där har man i dagarna utsett hans efterträdare; 55-åriga Arild J. Brune. Föreningen beskriver honom med följande rader:  
”Arild har över 30 års erfaring fra shipping, skipsmegling og befraktning. Hans lange og allsidige erfaring vil komme forbundet til nytte i årene som kommer, og vi har stor tro på at Arild er rett mann til å utvikle forbundet videre.”

Arild tillträder den nya posten den 15 februari och Knut Frode Eriksen kommer att vara kvar en bit in på vårkanten.

## MEDLEMSNYTT

### **SwedAgency AB köper Percy Tham i Oxelösund**

SwedAgency har köpt Percy Tham i Oxelösund av Transatlantic.

– Vi vill med det här köpet förstärka vår position som en helt oberoende fartygsagent på östkusten, förklarar Björn Fischer, vd och ägare till SwedAgency.

– Vi har valt att behålla namnet Percy Tham eftersom det är så pass väletablerat på marknaden. SwedAgency finns även i Stockholm. Därmed kvarstår även övriga kontaktuppgifter som tidigare.

Sveriges Skeppsmäklareförening  
(The Swedish Shipbrokers' Association)



### **Thor Shipping startar ny linje på Storbritannien**

– Vi på Thor Shipping har haft en positiv utveckling under de senaste åren, och som ett led i detta har vi nu beslutat att starta en ny linjetrafik i egen regi. Vår nya linje kommer att drivas av ett nybildat bolag, SUN Line Shipping AB (SUN står för Sweden, UK, Netherlands), som blir ett helägt dotterbolag till Thor Shipping & Transport AB.

– Vi fraktar mycket industrigods och stålmaterial mellan Holland och större aktörer i Mälardalen. Tidigare har vi anlitat Transatlantic som haft linjetrafik med veckoanlöp till Västerås, men när de nyligen valde att stänga ned den trafiken var vi tvungna att titta på lite olika alternativ. Vi kände då att det mest attraktiva var att dra igång linjetrafik i egen regi, säger Eric Hjalmarsson, vd för Thor Shipping i Sverige.

### **Scanlog har fått FMV:s uppdrag att sköta deras transporter till och från USA.**

Det fleråriga avtalet ger vår medlem Scanlog, Scandinavian Logistics Partners, ansvaret för kvalitetssäkrade transportlösningar med licensbevakning i USA, och tillhörande administrativa tjänster.

– Försvarets Materielverk, FMV, är en mycket kunnig och krävande kund som både kommer att utmana och utveckla vår förmåga att tillhandahålla marknadens bästa och säkraste logistiklösningar, kommenterar Mikael Larsson, ansvarig för flyg- och sjöfraktslösningar hos Scanlog. Uppdraget har tidigare legat på DSV.

### **Någon som vill ha 30 årgångar av Båtologen eller Länsumpen?**

Den före detta styrelseledamoten Håkan Edman ringde kansliet häromdagen och undrade om det kanske fanns någon som ville ha Klubb Maritims tidning Båtologen samt Klubb Maritim-Göteborgs tidning Länsumpen. Han vill skänka bort kompletta årgångar från januari 1981 till december 2012.

”Kanske någon av gamla vänner i shippingklustret kan vara intresserade. Mycket härlig sjöfarts- och fartygshistorik finns i dessa skrifter”, menar Håkan Edman. Intresserade kontaktar honom direkt: på telefon 0707 433989 eller [hakanedman@hotmail.com](mailto:hakanedman@hotmail.com).

## **KALENDARIUM 2014**

6 februari	Sjöfartsverkets referensgruppsmöte om nya farledsavgifter
13 februari	Styrelsemöte, Malmö
11 februari	ECASBA styrelsemöte, London
19 februari	Sjölog, seminariedagen
20 februari	Sjölog, mässdagen
8 april	Swedish Maritime Day
10 april	Momskurs i Göteborg
29 april	Sjöfartsverkets referensgruppsmöte om nya farledsavgifter

**Sveriges Skeppsmäklareförening**  
(The Swedish Shipbrokers' Association)

22 maj	Styrelsemöte, Uddevalla
23 maj	Årsmöte i Uddevalla!
11 september	Sjöfartsverkets referensgruppsmöte om nya farledsavgifter
6 – 10 oktober	FONASBAs internationella konferens i Göteborg!
6 november	Sveriges Skeppsmäklareförenings höstmöte med seminarium och Shipbrokers´ Dinner, Göteborg