



SKEPPSMÄKLARNYTT

Kaos när Kustbevakningen anslöts till Maritime Single Window, MSW
Förslaget till nya farledsavgifter – ute på remiss
Kraftigare miljöstyrning av farledsavgifterna - Clean Shipping Index vann upphandlingen
Boka in årsmötet i Helsingborg, 20 maj
Rikspolisstyrelsens svar på vår begäran: Vi hinner inte ta i detta nu
Momskurs 18 – 19 april
Containervägningen – Transportstyrelsen har ännu inte satt ner foten
Världens och EU:s handelsflotta växer, men det svenskregistrerade tonnaget minskar
Sjöfartens Entreprenörsdag och Ung Sjöfartsentreprenör – för framtidens sjöfart
Kalendarium
Jobbannons: Södra söker sommarvikarie till hamnen i Mönsterås

KAOS NÄR KUSTBEVAKNINGEN ANSLÖTS TILL MARITIME SINGLE WINDOW, MSW

Sällan har så många fartygsagenter varit så arga och frustrerade som i mitten av mars då Kustbevakningen utan någon som helst föransmälan anslöts till Maritime Single Window.

Den enda informationen som gick ut publicerades på Sjöfartsverkets och Kustbevakningens hemsida i princip samtidigt som den nya anslutningen lades till. Men vad värre var att det nu dessutom krävdes nya och mycket komplicerade uppgifter för att komma vidare i systemen.

Vi citerar nedan ett av alla de mail som kom till kansliet under den första avslutningsdagen:

”Jag har följande punkter som behöver lyftas. Det är åtskilliga punkter som Kustbevakningen ska ha in information om, som de tidigare inte behövt, men som nu är ett krav för att alls kunna spara ett anlop.

Nedan finner du information som helt saknar relevans för att anmäla ett fartyg i MSW.

- 1) *Port facility code: Denna hämtas på IMOs hemsida, register som kustbevakningen har tillgång till på annat sätt än att vi varje gång ska behöva lägga in det för ett fartyg som anlöper en hamn.*
- 2) *Port facility code för föregående hamn, samma som ovan och vad har det för relevans för fartyg som anlöper svensk hamn?*
- 3) *ATA föregående hamn. Tidigare har datum räckt, vad spelar det för roll om fartyget kom till kaj i Tyskland kl 1000 eller 1200?*
- 4) *ATD Samma som ovan.*
- 5) *Excelfil som skickats från fartyget går inte att ladda upp om det inte är exakt rätt ifyllt men ingen instruktion finns om hur den ska fyllas i.*

Det är katastrofalt att bara införa det utan att nämna något innan och inte ha sett till att testa och utvärdera systemet innan. Varje anlöp kommer ta 10 ggr så lång tid som innan att anmäla och minsta fel så fastnar det och allt går förlorat.”

Just Port facility code är det som orsakat mest frustration, särskilt i de fall där det visat sig att en speciell kaj i en hamn inte haft någon registrerad Port facility code, alltså fanns det ingen uppgift att fylla i - samtidigt som man inte kommer vidare utan just den ifyllda uppgiften.

Vi har skrivit till GD på både Sjöfartsverket och Kustbevakningen och påtalat alla brister som framkommit och ursäkten kom ögonblickligen. I alla fall från Sjöfartsverkets MSW-ansvariga Jörgen Sjöholm:

”Först och främst vill vi beklaga att informationen om ISPS/Sjöfartsskydd gick ut sent. Det var olyckligt men vi på Sjöfartsverket, i samråd med KBV, valde ändå att driftsätta ISPS med så kort varsel av olika skäl. Vi kommer givetvis att ta till oss av er kritik och se till att det inte händer igen.

Vi har tillsammans med KBV kommit överens om att behålla ISPS-rapporteringen via Reportal men har tagit till oss av de synpunkter vi fått via dig och via vårt användarstöd. Det innebär att vi kommer att göra förbättringar och förtydliganden.

- 1) *Klockslag tas bort (redan idag räcker det med att skriva 0 i klockslag för att komma förbi den).*
- 2) *Ledtexter (förklarande texter) förtydligas.*
- 3) *Excel-filen för uppladdning görs tydligare.*
- 4) *Vi lägger ut en ifylld exempelfil.*
- 5) *Vi lägger ut en instruktion om hur man kommer åt GISIS-koder. Instruktionen läggs ut på både Sjöfartsverkets och KBV:s hemsidor.*
- 6) *Vi tar bort valideringen av LOCODES (Hamnstäder) så att det inte blir hindrande om koden inte hittas.*

Vi planerar att driftsätta förbättringarna redan på tisdag 22 mars.

Vi kommer också att boka in lite träffar i närtid och vi pratade ju också om att släppa in lite testare i systemet så fort som möjligt. Information om ovanstående kommer att läggas ut på vår hemsida.”

Efter allt detta ökar också oron bland fartygsagenterna för vad som komma skall när Tullverket ansluter. På Tullverkets hemsida hittar vi följande information om när det kan ske:

”Exakt datum för Tullverkets anslutning meddelas senare men beräknas komma igång innan sommaren 2016.”.

Läs mer:

[Framtida tullhantering, fartygstransport](#)

[Sjöfartsverket, Maritime Single Window](#)

[Instruktionsmall för de tio senaste hamnanlöpen](#)

FÖRSLAGET TILL NYA FARLEDSAVGIFTER - UTE PÅ REMISS

Vi har i tidigare nummer av Skeppsmäklarnytt berättat om Sjöfartsverkets arbete med att förändra systemet för uttag av farledsavgifter och det fullständiga förslaget har även skickats ut till föreningens samtliga medlemmar för inhämtande av synpunkter. Tanken är att kansliet samlar in de synpunkter som kommer in så att vårt farledsavgiftsråd under våren ska kunna ta ställning till förslagen.

Enligt Sjöfartsverket görs förändringen av två skäl, dels för att skapa stabilare intäkter för Sjöfartsverket, dels för att förenkla själva modellen.

– Vi vill ha det så enkelt, rättvist och transparent som möjligt så att sjöfartsnäringen och transportköparna ska få en ökad förståelse för Sjöfartsverkets prissättning, och därmed lättare kunna förutse kostnaderna vid valet av transport, säger Jaak Meri, samhällsdirektör på Sjöfartsverket.

Den nuvarande avgiftsmodellen har växt fram över en lång tid och justerats vid ett flertal tillfällen. Ett stort antal undantag och specialfall har införts under åren, vilket har lett till att modellen är komplex och relativt svårtolkad för Sjöfartsverkets kunder.

– Vårt förslag är att alla fartygstyper ska debiteras på samma grunder, vilket innebär att två lika stora fartyg får samma avgift och debiteras för lika många anlöp per månad oavsett fartygstyp, säger Jaak Meri.

Sjöfartsverket vill med det nya förslaget alltså förenkla farledsavgiften och tydliggöra exakt vad man betalar för vid en lotsning. En beredskapsavgift införs för samtliga fartyg, vilket ska innebära att den rörliga avgiften ska kunna sänkas i motsvarande grad. Den totala avgiften för dem som använder lots ska alltså INTE öka med det här förslaget.

En övergripande förändring jämfört med nuvarande modell är att fartygen delas in i dräktighetsklasser baserat på nettodräktighet och att dräktighetsklasserna ska ligga till grund för både lots- och farledsavgiften. Tidigare baserades avgifterna på

bruttodräktighet, men nettodräktigheten överensstämmer bättre med fartygens intjäningsförmåga.

För att även passagerarfartygens intjäningsförmåga ska omfattas av modellen föreslår Sjöfartsverket även att en passageraravgift införs och att kryssningstrafiken avgiftsbeläggs på samma grunder som övriga fartygstyper. För de som haft "turn arounds" i svenska hamnar, och därmed varit helt avgiftsbefriade, blir avgiftshöjningen avsevärd!

För att minska Sjöfartsverkets konjunkturkänslighet, jämfört med nuvarande modell, förs en större andel av farledsavgifterna över från godsdelen till fartygsdelen, som minskar i en lägre takt än godsvolymererna i en lågkonjunktur.

Avgifterna för det gods som fartygen fraktar kommer även i fortsättningen att tas ut för hög- respektive lågvärdigt gods, men med en ny definition av lågvärdigt gods. Det innebär bland annat att vissa skogsråvaror kommer att kategoriseras som lågvärdigt gods.

Sjöfartsverket förslår också en utökad miljöstyrning för att driva på arbetet med att minska sjöfartens miljöpåverkan. I dag baseras Sjöfartsverkets miljöstyrning enbart på utsläpp av kväveoxider.

Förslaget till den nya avgiftsmodellen är nu ute på remiss och Skeppsmäklareföreningen vill gärna ha in alla synpunkter före 1 maj.

[Läs mer om avgiftsmodellen o hitta tabellen med de faktiska avgifterna specificerade](#)

[Läs hela remissen](#)

De nya reglerna är tänkta att träda i kraft den 1 januari 2017.

KRAFTIGARE MILJÖSTYRNING AV FARLEDSAVGIFTERNA - CLEAN SHIPPING INDEX VANN UPPHANDLINGEN

Sjöfartsverket vill med förslaget till nya farledsavgifter se över fartygens totala miljöpåverkan; inte bara sett till utsläpp av kväveoxider, utan även mäta koldioxid och partiklar. För att uppnå detta har Sjöfartsverket upphandlat Clean Shipping Index, som är ett etablerat och välkänt miljöindex med huvudetablering i Göteborg. Med indexet som grund ska fartygen delas in i fem miljöklasser, där de mest miljövänliga kommer att få 90 procents avgiftsreduktion på den fartygsbaserade delen av farledsavgiften och de med sämst miljöprestanda kommer att få betala full avgift.

– Fler fartyg kommer att kunna ta del av lägre avgifter med den nya modellen. Sjöfartens miljöpåverkan antas minska i ökande takt och inom fler områden när fler får ekonomiska motiv att vidta fler och i vissa fall mindre kostsamma åtgärder för att begränsa sin miljöpåverkan, säger Jaak Meri.

Sjöfartsverket har i sitt förslag också tagit hänsyn till att de nya styrmedlen inte ska utesluta lägre avgifter för de som redan minskat sin miljöpåverkan. Anledningen är att det skulle kunna snedvrیدا konkurrensen mellan de rederier som vidtagit åtgärder utan stöd och de som gjort det med stöd.

– Det är viktigt att Sjöfartsverkets miljöstyrmedel uppfattas som långsiktigt och förutsägbart. En annan viktig parameter är att ett miljöindex ger fler möjlighet att använda samma styrmedel. I dag har ett antal svenska och utländska hamnar miljödifferenterade avgifter och tillsammans kan vi med ekonomiska incitament minska sjöfartens miljöpåverkan, säger Jaak Meri.

Fakta/Clean Shipping Index

Clean Shipping Index (CSI) beaktar fartygets hela miljöpåverkan baserat på fartygets miljöprestanda inom fem olika områden: Koldioxid, svavel/partiklar, kväveoxider, miljöfarliga ämnen ombord samt vatten- och avfallshantering, där bland annat svartvatten ingår.

Fartygen ges maximalt 30 poäng i varje kategori och kan få totalt 150 poäng.

Sjöfartsverket föreslår att fartygen delas in i fem miljöklasser baserat på indexet:
Klass A = 125-150 poäng – betalar 10 procent av den fartygsbaserade avgiften.
Klass B = 100-124 poäng – betalar 30 procent av den fartygsbaserade avgiften.
Klass C = 75-99 poäng – betalar 90 procent av den fartygsbaserade avgiften.
Klass D = 74 poäng eller lägre – betalar 100 procent av den fartygsbaserade avgiften.
Klass E = Fartyg ej anslutna till CSI – betalar 100 procent av den fartygsbaserade avgiften.

För att ett fartyg ska hamna i miljöklass A-C måste uppgifterna vara verifierade av ett så kallat klassningssällskap som är godkänt av CSI och är medlem i IACS (International Association of Classification Societies). I dagsläget har ca 2 000 fartyg anslutit sig till CSI varav ca 60 valt att verifiera sin miljöprestanda.

[Läs mer om grönare styrning med miljöindex](#)

BOKA IN ÅRSMÖTET I HELSINGBORG, 20 MAJ

I samband med årets föreningsstämma får vi besöka Helsingborgs sevärdheter så som hamnen, bryggeriet och kafferosteriet. Självklart blir det avbrott för trevlig lunch längs vägen. Men bästa av allt är vår kollegiala samvaro och intressanta diskussioner – inte minst under föreningsstämman. Anmäl gärna frågor att ta upp, vi behöver dem senast 10 maj.

Detaljprogram 20 maj 2016 i Helsingborg

9 45: Samling på hotellet och indelning i grupper för busstur och studiebesök.

12 30: Lunch på Oxhallen.

13 30 – 15 00: Fortsatt studiebesök enligt ovan.

15 00: Kaffepaus på hotellet.

15 15: Föreningsstämma i Sveriges Skeppsmäklareförening.

17 00: Föreningsstämman avslutas.

18 00 Samling i foajén för promenad till Rådhuset där det blir ett officiellt välkomnande.

19 00: Avfärd med buss till Sofiero Slott.

Efter middagen fortsätter minglandet på Slottet som öppnar baren för oss.

Formell inbjudan och anmälningstalong, inklusive hotellbokningar, skickas i separat mail och finns även på vår hemsida.

RIKSPOLISSTYRELSENS SVAR PÅ VÅR BEGÄRAN: VI HINNER INTE TA I DETTA NU

Vi citerade i nr 11 föreningens brev till Rikspolisstyrelsen där vi bland annat krävde en anpassning av regeltolkningen av Schengen-visum-reglerna så att svenska fartygsagenter ska kunna vara behjälpliga när sjömän utanför Schengen behöver tas sig hem trots att deras sjömansvisa gått ut.

Eller som vi skrev i brevet: "Hur kommer det sig att Sverige tycks ha den mest restriktiva tolkningen av de gemensamma Schengenreglerna av alla länder?"

Vi skrev vidare att vi gärna såg att det tillsattes en utredning som snabbt kan se över reglerna och sedan utge någon form av handlingsplan med nationella riktlinjer för de här frågorna.

Nu har vi fått ett kortfattat svar från Rikspolisstyrelsen:

"De rutiner som föreligger för svensk polis avseende utfärdande av sjömansviseringar i enlighet med viseringskodexen framgår av bifogat cirkulärmeddelande, vilket är alltfjämt gällande.

Statistik avseende sjömansviseringar visar att det under 2015 endast inkom 42 ansökningar för behandling. Det pågår ett översynsarbete inom Polismyndigheten avseende hur man ska

arbeta inom det gränspolisiära området. I detta arbete finns det många olika aspekter att beakta. Vi förstår att den fråga som ni har bett Polismyndigheten att se över är angelägen ur er synvinkel. Mot bakgrund av att antalet ärenden är ytterst begränsat är frågans prioritet för Polismyndigheten förhållandevis låg, då andra frågor bedöms i nuläget som mer akuta och angelägna.”

En av dem som legat på föreningen om att driva den här frågan är Ingela Berntson, på GAC Sweden:

– Man vet inte om man ska skratta eller gråta över ett sådant svar. Det är ju för att vi vet att det är omöjligt att få igenom ett tillfälligt Visa som så få ansöker. När rederiet vill ha vår hjälp att ansöka om sjömansvisum säger vi ärligt till dem att det är bättre att de avvaktar till fartygen anlöper nästa hamn, till exempel i Danmark eller Tyskland. Där är det inga problem, men i Sverige, där samma regler ska gälla, är det nästan omöjligt.

– Jag är förvånad att ens 42 ansökningar kom in förra året. Jag tackar nej till nästan en förfrågan i veckan, det är helt enkelt ingen idé. Det kostar 560 kronor att ansöka och när man vet att det med största sannolikhet blir avslag känns det som bara som ytterligare ett utlägg som det sedan blir svårt att få täckning för från rederiet. Plus allt jobb som det innebär och som inte leder någon vart, avslutar hon.

I de fall fartyget går vidare till annat land med en mera pragmatisk inställning till sjömän som inte vill annat än komma hem till familjen på Filippinerna eller i Indien är inte den svenska hållningen ödesdiger. Värre är det för de sjömän som hamnar på varv i Sverige.

Segerhammars Skeppsmäkleri hade nyligen ett fall där en sjöman blivit kvar lite längre ombord än planerat, men lovad avmönstring i nästa hamn. När fartyget hamnade på ett oplanerat varvsbesök i Landskrona bokades flygbiljett hem för sjömannen, biljetter som sedan fick avbokas igen! Han fick nämligen inget utresevisum så att han kunde lämna Schengen med hänvisning till att hans sjömansvisum gått ut fem dagar tidigare. Istället fick han vara kvar ombord under hela varvsvistelsen på 25 dagar och sedan lämna i Polen istället. Polen som alltså också lyder under samma Schengenregler som Sverige... Skeppsmäklareföreningen fortsätter att bevaka frågan, men frågan är hur vi går vidare.

MOMSKURS 18 – 19 APRIL

Vi har sex platser kvar till vårens momskurs, en mycket uppskattad kurs som vi i år kör för femte gången!

Ur kursprogrammet läser vi:

Momssystemets uppbyggnad och internationell tjänstehandel

Tjänster och varor kopplade till skattefria fartyg

Utlägg och vidarefakturering

Diverse fall ur verkligheten

Avslutning, kursutvärdering och diplomutdelning

I kursavgiften ingår fika, lunch, middag och kursmaterial. Inbjudan finns på vår [hemsida](#).

Sveriges Skeppsmäklareförening
(The Swedish Shipbrokers' Association)

CONTAINERVÄGNINGEN – TRANSPORTSTYRELSEN HAR ÄNNU INTE SATT NER FOTEN

Skeppsmäklareföreningen är också med i Transportstyrelsens referensgrupp inför genomförandet av det nya containerdirektivet som ska införas i svensk lagstiftning 1 juli i år. Ännu är dock inte Transportstyrelsen klara med sina föreskrifter, men så snart den färdiga texten kommer oss till handa, informerar vi i vår tur medlemskåren.

VÄRLDENS OCH EU:S HANDELSFLOTTA VÄXER, MEN DET SVENSKREGISTRERADE TONNAGET MINSKAR

Trafikanalys senaste rapport om svensk sjöfarts internationella konkurrenssituation visar att det svenskflaggade tonnaget fortsättningsvis har minskat, medan den svenskkontrollerade flottan har haft en positiv utveckling. Statistikdelarna i rapporten gäller för 2014 medan övrig rapportering mestadels behandlar händelser som är relaterade till 2015.

Forskning och innovation förefaller utvecklas väl enligt rapporten och den statliga forskningsfinansieringen via Trafikverket har visat sig betydelsefull. Lighthouse är fortsatt en viktig svensk aktör inom området och Sjöfartsverket har varit framgångsrikt i att etablera internationellt utvecklingssamarbete med relevans och kvalitet.

En viktig faktor för att bedöma konkurrensvillkoren mellan de olika trafikslagen är i vilken utsträckning trafikslagen betalar för sina egna externa marginalkostnader. Dessa är främst miljökostnader som uppstår på grund av utsläpp av luftföroreningar, men även infrastrukturslitage, buller och trängsel.

Sjöfartens storskalighet gör den mindre flexibel men bidrar också till att dess marginalkostnader är små räknat per tonkilometer.

I likhet med fjolåret konstateras att sjöfarten, framför allt vid en jämförelse med lastbilstrafiken, är något missgynnad avseende skatter och avgifter i förhållande till trafikens samhällsekonomiska marginalkostnader.

Trafikanalys har för tredje året genomfört denna systematiska genomgång av hur svensk sjöfarts konkurrensvillkor har utvecklats under året.

Rapporten omfattar även hamnarnas konkurrenssituation och sjöfartens konkurrens med andra trafikslag. Läs hela rapporten [här](#).

SJÖFARTENS ENTREPRENÖRSDAG 23 MAJ OCH UNG SJÖFARTSENTREPRENÖR – FÖR FRAMTIDENS SJÖFART

För tredje gången arrangerar nu Skeppsmäklareföreningen Sjöfartens Entreprenörsdag tillsammans med Sjösektionen vid Chalmers Tekniska Högskola, Svensk Sjöfart, Handelshögskolan vid Göteborgs Universitet, Chalmers sjöfart och marin teknik samt Sjöfartstidningen.



I år vi gläds extra över att infrastrukturminister Anna Johansson kommer till mötet!



Förra gången, 2013, kunde vi också glädjas över inframministerbesök, då hette hon Catharina Elmsäter Svärd.

Sveriges Skeppsmäklareförening
(The Swedish Shipbrokers' Association)

Nr 3 2016 – sidan 9
www.swe-shipbroker.se

PROGRAM 23 maj Chalmers Lindholmen Konferenshall, Göteborg

12.30 Registrering och visning av filmen om Sjöräddningssällskapet och de Gula Båtarna, sjöfartens största sociala entreprenörer!

13 00 Moderator: Berit Blomqvist, VD Sveriges Skeppsmäklareförening

13 10 Sjöfart, ansvar och entreprenörskap - för en bättre miljö

Carl-Johan Hagman, vd Stena Line AB.

13 40 Från "kontoret bakom spisen" till världsledande i miljötänk

Lars Höglund, vd Furetank Rederi AB.

14 10 Forskaren som korsbefruktade läkemedelsutveckling med sjöfartens miljöproblem

Lena Lindblad tog hjälp av läkemedelsutveckling för att ta fram effektivare och mer miljöanpassade bottenfärger och har nu fått globalt genombrott hos varv och rederier.

14 30 Ung Sjöfartsentreprenör 2013, hur gick det sen?

Cajsa Henriksson, vd Ekocharter vattenlimousin AB, vad har hänt sen 2013?

14 45 Presentation av de tre finalisterna i Ung Sjöfartsentreprenör 2016

15 00 Kaffe och mingel med delikat fikabuffé

15 30 Mälaren - en havsvik som vi vill utveckla!

Eric Hjalmarsson, vd Thor Shipping, bedriver sjöfart mellan Mälarens hamnar och kontinenten

15 50 Var är de kvinnliga entreprenörerna?

Lena Apler, styrelseordförande och grundare av Collector samt utsedd till både 2015 och 2016 års mäktigaste kvinnliga entreprenör.

16 10 Stärkt sjöfart som är miljö- och klimatsmart - för ökad export och fler jobb

Sveriges infrastrukturminister Anna Johansson om hur vi går från ord till handling

16 40 Kort presentation av juryn till Ung sjöfartsentreprenör 2016

Jonas Backman, Sirius Rederi AB; Lars Höglund, Furetank Rederi AB; Carl-Johan Hagman, Stena AB; Eric Hjalmarsson Thor Shipping och David Kristensson, Northern Offshore Services

16 50 PRISUTDELNING: UNG SJÖFARTSENTREPRENÖR 2016

17 15 Sammanfattning, slutsatser och en tanke i tiden

Pia Berglund, VD föreningen Svensk Sjöfart, och Marcus Landegren, ordförande Shipping/Sjösektionen vid Chalmers, sammanfattar dagen.

Studenter på Chalmers Tekniska Högskola och Handelshögskolan är välkomna - efter anmälan, men utan kostnad! Även andra studenter är välkomna på samma villkor. Yrkesverksamma betalar 300 kr plus moms, per person. (Studenter som anmäls, men inte dyker upp efterdebiteras dock.)

Bindande anmälan senast 16 maj till info@swe-shipbroker.se eller tel: 031 13 34 94. Uppge namn, e-postadress, företag och fakturaadress eller institution och klass. **Varmt välkomna!**

Ung sjöfartsentreprenör 2016

Älskar du sjöfart?

Vill du vara med och driva utvecklingen av sjöfarten in i framtiden?

Är du beredd att satsa, inte bara din energi, utan även dina egna pengar?

Vågar du se dig själv som framtidens sjöfartsentreprenör, trots att du är student, eller i alla fall var det för bara ett, tre eller sex år sedan?

Då kan det vara dig vi söker!

I samband med Sjöfartens Entreprenörsdag som arrangeras 23 maj 2016 på Chalmers Lindholmen Konferenshall kommer priset Ung Sjöfartsentreprenör 2016 att delas ut.

Priset består av två längre luncher med vardera: **Jonas Backman**, Sirius Rederi AB; **Lars Höglund**, Furetank Rederi AB; **Carl-Johan Hagman**, Stena AB; **Eric Hjalmarsson** Thor Shipping och **David Kristensson**, Northern Offshore Servies. Dessa fem är också jury.

Dessutom får vinnaren 50 000 kr, dvs grundplåten till ett aktiebolag!

Tävlingsregler:

1) Du måste vara högskolestudent eller ha ett examensbevis från universitet eller högskola som är maximalt sex år. Styrk dina uppgifter på lämpligt sätt och uppge e-post och telefonnummer på en referensperson från ditt lärosäte.

2) Skriv ett brev och förklara för oss varför du kommer att bli sjöfartens näste entreprenör, om inte nästa år så inom fem, tio år. Om du redan har en färdig idé, utveckla den så väl du kan. Om du bara har en allmän önskan att skapa framtidens sjöfartsföretag, men ännu inte kommit till några skarpa företagsidéer, utveckla dina tankegångar så väl du kan. Ledord för juryns arbete blir att leta efter innovation, entreprenörsanda, realiserbarhet, inverkan på omvärlden, strategisk inriktning.

OBS! Även en utomstående kan nominera en person som uppfyller kraven ovan.
Allt underlag måste finnas med från början i en sådan nominering.

Skicka ditt brev och kopior som styrker din studiestatus **senast** 25 april till Berit Blomqvist, Sveriges Skeppsmäklareförening, Postgatan 4, 411 13 Göteborg **SAMT** per e-post: berit.blomqvist@swe-shipbroker.se

Varmt välkomna!
Arrangörerna till Sjöfartens Entreprenörsdag

Sveriges Skeppsmäklareförening
(The Swedish Shipbrokers' Association)

Nr 3 2016 – sidan 11
www.swe-shipbroker.se

KALENDARIUM

April

11-21

Examensperiod för ICS Tutorship

18 – 19

Momskurs, Göteborg

Maj

19

Styrelsemöte, i Helsingborg

20

2016 års föreningsstämma, i Helsingborg

23

Sjöfartens Entreprenörsdag, Gbg

25 – 27

ECASBA: styrelsemöte samt EU-seminarium, Lissabon

Juli

3 – 10

Almedalsveckan i Visby med ca 3 500 programpunkter

4 – 7

Sjöfartsnäringsen samlas i Maritima Mötesplatsen [Mer info.](#)

4

Gemensamt tema: Konkurrensneutrala trafikavgifter

4

Gemensamt Maritimt Mingel på kvällen

5

Gemensamt tema: Kryssning, färjor och besöksnäring

6

Gemensamt tema: Handel och samhällets försörjning

7

Gemensamt tema: Sjöfartens miljöpåverkan

Augusti

18 – 19

Nordiskt Skeppsmäklarmöte, Göteborg

25

Styrelsemöte, Göteborg

Oktober

4 – 5

Kurs: Befraktning i praktiken, Göteborg

17 – 22

FONASBA: Styrelsemöte samt internationell konferens, London

November

24

Höstmöte och Shipbrokers´ Dinner, Göteborg

25

Styrelsemöte, Göteborg



Södra är en koncern med omfattande skoglig verksamhet och en av de ledande producenterna av pappersmassa, trävaror och bioenergi. Företaget, som ägs av 51 000 sydsvenska skogsägare, har 3 800 anställda och omsätter 17 miljarder kronor. Södra Skog anskaffar virke till industrierna och erbjuder Södras medlemmar skoglig service.

Mönsterås Hamn

I fabriks hamnen i Mönsterås lastas pappersmassa, sågade trävaror och biobränsle, och lossas timmer och massaved.

Mönsterås Hamn är Södras egen industrihamn vid kombinatet i Mönsterås. Hamnen hanterar in och utgående gods till massabruk och sågverk. År 2015 hanterade hamnen 1,5 miljoner ton gods och omsatte 60 miljoner kronor. Södra bedriver inom bolaget skeppsmäkleri i egen regi. Trafiken omfattar cirka 500 fartygsanlöp per år. Hamnen och mäklarier har 30 medarbetare.

Inför sommaren söker vi i Mönsterås Hamn en semestervikarie för perioden 20 juni – 4 september, med inriktning främst på klarering och trosstagning.

Som fartygsagent arbetar du med dagliga arbetsuppgifter inom mäklarier såsom klarering, planering med stuveriet, dokumentation och information, även trosstagning innefattas i tjänsten. Arbetstiderna är mycket varierande och joutjänstgöring förekommer.

Du har goda datakunskaper och fallenhet för ekonomi. Personliga egenskaper som krävs för tjänsten är god samarbetsförmåga, noggrannhet och ett serviceinriktat arbetssätt. Du bör också kunna skapa och bibehålla goda relationer samt klara av en hög arbetsbelastning varvad med lugnare perioder.

För kontakterna krävs även goda kunskaper i engelska.

Du ska ha fyllt 18 år och inneha körkort klass B.

Är du intresserad och vill veta mer? Du är välkommen med förfrågningar till våra mäklare Jan Stolt, Elin Wikström eller Peter Brenander som du når på telefon 0499-155 32.

Välkommen med din ansökan snarast via länken nedan, intervjuer och urval sker löpande:

<http://www.sodra.com/sv/Karriar/Ansokan/?jobid=1593655&jobpageid=12844>

Mönsterås Hamn, Nygård 402 383 91 Mönsterås shipsagency@sodra.com