

## Indhold

<b>Formandens klumme .....</b>	<b>1</b>
<b>Nyt Schengen Direktiv betyder at flere pas skal scannes i fremtiden .....</b>	<b>3</b>
<b>eManifest pilot project og European Maritime Single Window .....</b>	<b>4</b>
<b>Statusmøde hos Søfartsstyrelsen om Verified Gross Mass (VGM) .....</b>	<b>4</b>
<b>Statusmøde med Myndighedsgruppen for National Single Window .....</b>	<b>5</b>
<b>Survey omkring danske havnes brug af data fra SafeSeaNet .....</b>	<b>5</b>
<b>Møde afholdt om det danske bidrag til opdatering af INCOTERMS 2010 .....</b>	<b>5</b>
<b>Skibsmæglerforeningens arbejdsgruppe for lodsning .....</b>	<b>6</b>
<b>Opdatering til fakturering af kontingent for 2017/2018 .....</b>	<b>6</b>
<b>ITIC Claims Review .....</b>	<b>7</b>
<b>FONASBA/ECASBA .....</b>	<b>8</b>
<b>Andre organisationer .....</b>	<b>10</b>
<b>Resultater for Tutorship eksamenerne i november 2016 .....</b>	<b>10</b>
<b>Skibsmæglerforeningens medlemservice .....</b>	<b>11</b>
<b>DR1 tv-programmet ”Kyst til Kyst” sæson 3 .....</b>	<b>11</b>
<b>M/S Museet for Søfart i Helsingør .....</b>	<b>11</b>
<b>Jobannoncering via foreningens LinkedIn og Facebook .....</b>	<b>11</b>
<b>Skibsmæglerforeningens mødeliste og eventoversigt .....</b>	<b>12</b>

## Formandens klumme

- Havnelov
- ECASBA og EU

Jeg lovede i seneste MæglerNyt at orientere om den fremtidige udvikling af evalueringen af Havneloven. Det er nemt, i det der er endnu intet sket. Ministeren og ministeriet er travlt beskæftiget med mere presserende sager.

Om det er grunden til, at havnene og Danske Havne derfor har benyttet lejligheden til at være fremme i pressen og gentaget deres opfattelse af, at den nuværende Havnelov samt bemærkninger er uklare og derfor ønsker klare retningslinjer og præcisering, kan man jo kun gisne om. Dog ser det heldigvis ud til, at havnenes brugere ikke har samme problemer med at forstå Havneloven.

Et eksempel kunne være Vejle Havn, hvor havnen har udøvet slæbebådsvirksomhed i anden havn, hvor hverken havnen eller Danske Havne har forstået Havnelovens indhold og substans. Det fremgår med al tydelighed, at havnene ikke må drive rederivirksomhed, hvorunder

slæbebådsvirksomhed hører hjemme. Hvis man ikke kan læse Havneloven, kunne man jo se på, hvad der skete i en anden dansk havn, da man forsøgte at udøve kommerciel slæbebådsvirksomhed.

Et andet eksempel kunne være udnævnelsen af bestyrelsesformand i Vejle Havn, hvor processen ved udnævnelsen af den første bestyrelsesformand efter kommunevalget og den efterfølgende nye konstituering, var i direkte modstrid med Havnelovens bestemmelser.

Det blev ikke bedre, da en anden østjysk havn ved en nykonstituering ligeledes fulgte samme lovstridige proces.

Der har også været eksempler på drift af pakhuse i kommunale selvstyrehavne, hvor bestemmelserne i Havneloven ikke blev fulgt, og hvor havnene dermed gik i direkte konkurrence med de private operatører.

Listen er meget længere og viser vel med stor tydelighed, hvor vigtigt det er at have en Havnelov og ikke mindst vigtigheden af, at den overholdes.

Umiddelbart skulle man tro, at en offentlig instans kunne forstå, fortolke og implementere lovgivernes hensigter. Skulle man være i tvivl, burde det vel være helt naturligt, at man sikrede sig et korrekt grundlag for sine beslutninger. Der findes som bekendt også litteratur, hvor netop Havneloven kommenteres af kompetente jurister. En anden og nemmere mulighed var måske, at Danske Havne arrangerede kurser for deres medlemmer og medarbejdere, således at kunderne kunne føle sig trygge ved samarbejdet og ved, at alle regler overholdes.

Til sidst har jeg også en lille bøn til vore egne medlemmer, nemlig at indrapportere hændelser fra deres dagligdag, hvor man ikke mener, at havnene lever op til Havnelovens bestemmelser.

Jesper Sebbelin deltog i ECASBA's seminar i Bruxelles, hvor den årlige gennemgang af EU-sager blev foretaget, ligesom der også blev kastet lys på EU's fremtidige planer i relation til søfart og vor branche.

Så vidt jeg forstår fra både Jesper og andre ECASBA-medlemmer, blev det et særdeles interessant seminar, og jeg kan kun anbefale, at de af vore medlemmer, som ser vigtigheden i EU-arbejdet, næste år overvejer at deltage. Jesper vil nærmere orientere om seminarets væsentligste emner på de efterfølgende sider i dette MæglerNyt.

I adskillige år har FONASBA haft hovedkontor i London og det er Jonathan Williams, der sammen med Antonio Belmar da Costa fra Portugal, har varetaget ECASBA's interesser i Bruxelles. Efter de seneste tilkendegivelser fra England om påbegyndelse af Brexit-forhandlingerne overvejes en opdeling, således at ECASBA's aktiviteter flyttes fra London til Bruxelles eller Antwerpen. Formålet er naturligvis at fortsætte det gode samarbejde med Kommissionen og Parlamentet og samtidig styrke ECASBA's præsens. Det er vor forenings faste holdning, at vi har megen gavn af relationerne til Bruxelles og vi følger derfor disse overvejelser tæt. Desværre er omkostningerne i Bruxelles meget høje, hvilket naturligvis vil påvirke den endelig beslutning, men en tilstedeværelse i Bruxelles enten direkte eller i samarbejde med anden organisation, vil næppe kunne gennemføres uden en forhøjelse af vor forenings kontingent til den globale forening.

Ingen kender jo fremtiden men måske er vi lidt klogere efter det franske valg!

(TDP 08-03-2017)

## **Nyt Schengen Direktiv betyder at flere pas skal scannes i fremtiden**

Skibsmæglerforeningen har via Kontaktgruppen til Rigspolitiet erfaret, at der snart træder nye Schengen regler i kraft, der betyder at alle pas ved ind- eller udpassage fra/til non-Schengen lande skal scannes. Ifølge forordningen hedder det at;

*Citat ++ I medfør af artikel 1 og 2 i protokol nr. 22 om Danmarks stilling, der er knyttet som bilag til traktaten om Den Europæiske Union og til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde, deltager Danmark ikke i vedtagelsen af denne forordning, som ikke er bindende for og ikke finder anvendelse i Danmark. Inden seks måneder efter, at Rådet har truffet foranstaltning om denne forordning til udbygning af Schengenreglerne, træffer Danmark afgørelse om, hvorvidt det vil gennemføre denne forordning i sin nationale lovgivning, jf. protokollens artikel 4. ++ Citat slut*

Skibsmæglerforeningens kontaktgruppe til Rigspolitiet har bedt om et snarlig møde, således vi kan få præciseret, hvad ovenstående i praksis betyder. Ifølge Rigspolitiet kommer de til at skulle scanne mange flere pas, end det hidtil har være tilfældet. Den største udfordring ser ud til at være i Krydstogtssegmentet, og dette har arbejdsgruppen fokus på.

Et andet fokus for Skibsmæglerforeningen er, ifølge Rigspolitiet, at dette åbner et ønske hos Politiet om, at få reduceret antallet af de nuværende over 100 danske havne, hvor besætningsskifte i dag kan foretages.

Sekretariatet har endvidere udsendt et Survey til de øvrige ECASBA medlemmer, for at høre hvor de befinder sig i processen? Vi har i skrivende stund modtaget svar fra Sverige og Belgien. I Sverige mangler man endnu en officiel udmelding fra Myndighederne. Belgierne er i den situation at forordningen træder i kraft hos dem pr. 07-04-2017, hvor scanninger er et krav. Vore belgiske kollegaer forventer, at der kan opstå "flaskehalse" i Antwerpen og Zeebrugge når de nye regler formelt er trådt i kraft.

### **Nye EU regler for beskyttelse af personfølsomme oplysninger**

Skibsmæglerforeningen har i vor anmodning om et snarlig møde med Rigspolitiet også gjort opmærksom på, at der er nye EU regler på vej om beskyttelse af personfølsomme oplysninger.

Disse kan have konsekvenser for den måde man i Rigspolitiet håndterer personfølsomme data fra besætnings- og passagerlister samt hvorledes disse er arkiveret. Det samme vil kunne blive gældende for de personfølsomme data, der arkiveres i SafeSeaNet. Punktet er derfor også vigtigt ift. møderne med Rigspolitiet, samt Marinestaben for SafeSeaNets vedkommende.

Man bedes kontakte JS med spørgsmål på [info@shipbrokers.dk](mailto:info@shipbrokers.dk), mærket Schengen.

## **eManifest pilot project og European Maritime Single Window**

Søfartsstyrelsen deltager i EU Kommissionens eManifest pilot project og et projekt omkring et European Maritime Single Window. I denne forbindelse har Skibsmæglerforeningen i sin løbende dialog med Søfartsstyrelsen fremhævet betydning af, at erhvervslivet involveres så tidligt i fasen som muligt i forbindelse med disse projekter.

Vi har fremhævet at da eManifest systemet har sine implikationer med Toldsystemerne, og da vor branche er super-brugere i hele eller dele af toldsystemerne, så sidder vi inde med vigtige kompetencer til at hjælpe myndighederne med at udvikle de rigtige systemer.

European Maritime Single Window er et andet ambitiøst projekt, der har til formål at EU harmonisere de nationale Single Windows. I arbejdsoplægget hedder det, at man forestiller sig at erhvervslivet i en medlemsstat, der benytter National Single Window, skal kunne benytte enten European Maritime Single Window eller National Single Window. Overfor Søfartsstyrelsen har vi derfor også fremhævet, at vore medlemmer også er super-brugere i National Single Window, og at de har været væsentligt medvirkende til at Danmark i dag har et National Single Window, der fungerer rimeligt.

## **Statusmøde hos Søfartsstyrelsen om Verified Gross Mass (VGM)**

Søfartsstyrelsen havde til den 23-02-2017 inviteret til statusmøde for alle interessenterne fra arbejdet omkring VGM's ikrafttrædelse sidste år. Dette for at gøre klar til, at overgangsbestemmelsen om vægt tolerance ophører pr. 30-06-2017. Bekendtgørelsen åbnes ikke, men overgangsordningen er ikke længere i kraft efter den 30-06-2017.

Derved skal den enkelte VGM kunne leve op til tolerance standarderne jf. bekendtgørelsen §2. [Man kan læse eller downloade bekendtgørelsen fra dette link til Dropbox Business.](#)

Søfartsstyrelsen lovede at tage en pragmatisk tilgang til kontrolarbejdet, men orienterede samtidig, at man nu ville begynde at foretage kontrolvejninger, herunder at få verificeret hvorledes disse vægte er fremkommet. I denne diskussion fik vi også bekræftet, at Søfartsstyrelsen har forståelse for, at der kan være flere forskellige transportdokumenter, og at man ved kontrol muligvis får noget administration med at få det transportdokument hvor afskiberen, der har angivet VGM, fremgår.



## **Statusmøde med Myndighedsgruppen for National Single Window**

På statusmødet i Søfartsstyrelsen den 14-03-2017, kunne vi konstatere, at både myndigheder og erhvervslivet er enige om, at der nu skal bruges mere tid på den første registrering end tidligere, hvilket ikke var den oprindelige ide. Men i sammenligning med vore nabolande, er det danske SafeSeaNet nok et bedre system. Desuden var der ros til Marinestaben for deres kundeservice og vilje til at lytte til erhvervslivet.

Myndighederne har med det danske system sikret sig, at de får de data de har behov for. Vi fremhævede derfor, at myndighederne også i højere grad tænker erhvervslivets behov ind i den videre udvikling. Myndighederne vil derfor som opfølgning på statusmødet, kontakte havnene, og sikre at de i højere grad end i dag, benytter SafeSeaNet. Marinestaben vil endvidere allokere ressourcer til den fortsatte produktudvikling.

Som nævnt andetsteds i MæglerNyt, deltager Søfartsstyrelsen i et eManifest pilot projekt, samt et projekt omkring skabelsen af et Europæisk Single Window. Skibsmæglerforeningen pointerede vigtigheden af, at myndighederne skal være kommunikative og inddrage erhvervslivet omkring eManifest og European Maritime Single Window, og vi positionerede Skibsmæglerforeningens kompetencer i denne sammenhæng, da vore medlemmer er superbrugere af både Toldsystemerne og National Single Window.

## **Survey omkring danske havnes brug af data fra SafeSeaNet**

I forbindelse med statusmødet i Søfartsstyrelsen omkring det danske ”National Single Window” SafeSeaNet V3, kom det frem, at der fortsat er en del havne der beder om information, de selv kunne hente via SafeSeaNet V3.

Vi ønsker derfor en afklaring af, hvilke havne der fortsat ikke benytter SafeSeaNet, og skal i denne forbindelse bede medlemmerne svare på et enkelt spørgsmål, med enten (Ja) eller (Nej):

Skal I levere informationer separat til havnene, der allerede er indtastet i SafeSeaNet?

Svaret sendes til [info@shipbrokers.dk](mailto:info@shipbrokers.dk) – skriv blot (Ja) eller (Nej) samt havn(e) i overskriftslinjen.

## **Møde afholdt om det danske bidrag til opdatering af INCOTERMS 2010**

Tirsdag den 07-03-2017 afholdtes det andet møde, for at diskutere det danske bidrag til opdatering af INCOTERMS 2010. Skibsmæglerforeningen havde givet input inden mødet, og har haft fokus på de klausuler man oftest ser indenfor de forskellige typer af skibstransporter.

For visse INCOTERMS gælder det, at de nogle gange efterlader tvivl om nogle af de havnerelaterede omkostninger, og om hvem der skal betale disse. Skibsmæglerforeningen argumenterede derfor for, at der arbejdes grundigt med vejledningerne til de kommende INCOTERMS 2020.

ICC Denmark, der er ansvarlig for det danske bidrag, samler herefter alle input og gør materialet klar til ICC i Paris. Vi får herefter høring på det materiale ICC i Paris udvikler. Vi kender endnu ikke tidshorizonten for det næste møde i Danmark.

## Skibsmæglerforeningens arbejdsgruppe for lodsning

I MæglerNyt 01-2017 søgte vi kandidater til foreningens nye arbejdsgruppe for lodsning. Vi har modtaget flere henvendelser fra interesserede til at deltage. På det næste møde i Skibsmæglerforeningens bestyrelse, bliver arbejdsgruppen drøftet og herefter etableres den formelt.

Efter vort møde med DanPilot i februar samt et opfølgende telefonmøde, er det vor opfattelse, at DanPilot har forstået ønsket om bedre dialog med erhvervslivet. De forstod godt branchens frustration over de seneste 2 års sene notifikation af nye takster m.m. DanPilot har tilkendegivet at de for 2018 taksterne vil forsøge at melde tidligere ud, dels om priser men også om strukturelle forhold, der måtte have indflydelse. Endvidere er de villige til at stille op til møder med en arbejdsgruppe for lodsning eller anden event Skibsmæglerforeningen måtte invitere dem med til. Ligesom DanPilot har udtrykt vilje til at aftale møder med individuelle virksomheder.

Såfremt der er yderligere interesserede kandidater, skriver man en e-mail til JS på [info@shipbrokers.dk](mailto:info@shipbrokers.dk)

## Opdatering til fakturering af kontingent for 2017/2018

Skibsmæglerforeningens regnskabsår er fra 01-04 til 31-03, hvilket betyder at vi i april 2017 påbegynder at fakturere de enkelte medlemmer for kontingent. Sekretariatet kontakter hvert enkelt medlem via e-mail, og medlemmet skal blot svare på denne e-mail, således det ikke giver unødigt administration.

[Kontingentraterne for 2017/2018 findes i dette Dropbox Business link, og med sammenligning til 2016/2017 kontingentraterne.](#)

## Opdatering af e-mail grupper

Sekretariatet holder løbende sin kontaktdatabase opdateret, og en del af dette arbejde består i, at holde e-mail grupperne til MæglerNyt og Newsfeed opdateret. Det er vigtigt at vore nyheder når bredt ud i medlemskredsen og til de ansatte i virksomhederne.

Vi vil derfor som en del af kommunikationen omkring fornyelse af medlemskab, spørge til opdatering af eksisterende kontakter til disse mailgrupper, samt få flere medarbejdere i virksomhederne med i denne vidensdeling.

Såfremt man ønsker at tilføje eller ændre nuværende kontakter, skriver man til Lisbeth på [lhl@shipbrokers.dk](mailto:lhl@shipbrokers.dk), hvorefter hun registrerer detaljerne.



## **ITIC Claims Review**

Til MæglerNyt 02-2017 har vi fundet nedenstående 2 cases fra ITIC Claims Review, som citeres på engelsk.

### **Reports alone are not enough**

Ship managers acted as managers of a vessel for a number of years until it was sold. When it was delivered in Northern Europe to the buyers, Class suspended the vessel's approvals due the state of its ballast tanks. The sellers faced a claim from the buyers which was settled. They then turned their attention to the managers issuing proceedings in which they alleged that they had not been kept sufficiently informed about the condition of the vessel's ballast tanks. In addition they claimed that the managers had failed to have the ballast tanks repaired during dry-docking in South Africa six months earlier. The claim amount was the difference in repair costs between undertaking the repairs in Durban and Northern Europe six months later.

The managers defended the claim on the basis that they had reasonably relied upon figures attained during the dry docking in South Africa and the owners had received copies of the reports obtained over the years. The court appointed expert produced their report stating that survey reports showed deterioration in the ballast water tanks for a number of years and these should have been investigated. If this had been done the repairs would have been undertaken earlier at less cost. The expert concluded that it was not enough that the owners had received copies of the reports and that "the manager was under a duty to bring the future need for substantial steel renewals clearly and unequivocally to the attention of the owner".

**A negotiated settlement of US\$ 700,000 was reached.**

+++++

### **Shipbroker leaves message for another day**

A London broker was the sole broker in relation to a contract of affreightment ("COA"). The COA contained a base freight rate for Rotterdam discharge. The freight rate was stated to be on the basis of a specified discharge rate.

The broker was told by charterers that in the future they may wish to sell a cargo for discharge at a port that was not mentioned in the COA. The charterers had indicated that this would be at a slower discharge rate than the figure used for Rotterdam. The owners responded that if the discharge rate was the same as Rotterdam it would be the same freight.

The broker noted that owners had not responded on the basis of the lower discharge rate and carefully reported to charterers exactly what had been said. At this point the broker went on holiday and was on a beach when he received a message from charterers which read:

"As we had discussed last week we have noted owners confirmation to use same Rotterdam CP rate for discharging vessel basis the same discharge rate. We confirm the same and shall let owners know as and when we have cargoes."

The broker felt that the message did not require action and did not forward it to owners.

A few months later the charterers nominated a cargo on that basis. The parties disagreed about the freight rate. Charterers insisted that they had a deal at the Rotterdam freight rate. Owners said that the rate they had given was merely indicative and they had not made a formal offer.

Charterers brought a claim against the broker. They pointed out that they had sold the cargo on the basis of the Rotterdam freight rate. They claimed that had the broker passed on their "acceptance" message owners would have responded saying the rate was only an indication and not binding. In those circumstances charterers would not have sold the cargo at the same price.

Ultimately a solution was reached. Owners reduced their freight requirements to nearer the Rotterdam figure and the broker contributed US\$ 50,000 to the additional freight. ITIC reimbursed the broker.

## **FONASBA/ECASBA**

### **ECASBA European Seminar 2017 og European Shipping Week 2017**

Som formanden nævner det i sin "Klumme", deltog JS i ECASBA European Seminar den 28-02-2017 og European Shipping Week 2017 om onsdagen den 01-03-2017.

ECASBA European Seminar havde fokus på EU-Toldkodeksen, evalueringen af Meldepligtsdirektivet, European Maritime Single Window og eManifest pilot project, for blot umiddelbart at nævnte de vigtigste emner. Desuden var der en paneldiskussion med Digitalisering som overskrift. Det er meget forskelligartede digitale udfordringer man ser i EU medlemslandene, og det gør harmoniseringen af systemerne på EU niveau til en udfordring.

Alle emnerne er højaktuelle for Skibsmæglerforeningens erhvervspolitiske arbejde, og ECASBAs arbejde er såvel til gavn som værdiskabende for os og understøtter dermed bl.a. det kontingent vi betaler. Det handler i høj grad også om vidensdeling, hvilket Skibsmæglerforeningen aktiv støtter i arbejdet med FONASBA og ECASBA.

### **European Shipping Week 2017 (ESW 2017)**

I samme uge var der flere forskellige møder i Bruxelles, herunder hovedkonferencen ESW 2017, der fandt sted 01-03-2017. Her var temaerne digitalisering og forenkling af EU's procedure for skibsfarten, herunder også toldsystemernes harmonisering under den nye EU toldkodeks, UCC.

Et andet tema på konferencen var den nuværende verdenspolitiske situation, hvor handelsaftaler pludselig kommer under pres, og nye alliancer skabes. Den afledte effekt af mindre global vækst rammer også shippingindustrien, og derfor gik diskussionerne også på, hvorledes man bl.a. med Digitaliseringen kan øge effektiviteten og imødegå konkurrencen. Der er tale om fundamentale forandringer i transportværdikæden, med Amazon og Maersk Line/Alibaba som eksempler på en ny dagsorden. I Bulk segmentet er BHP's auktionsplatform et eksempel, og vi ved fra nær-skibsfarten at der også her er eksempler på, at man byder ind på opgaver via en slags auktion.

Der var også en paneldiskussion om behovet for fortsat rekruttering af nye generationer til Shippingindustrien og her var Julie Lithgow, Director hos Institute of Chartered Shipbrokers repræsenteret i panelet, og havde et godt indlæg til understøttelse af Tutorship uddannelsen.



I den muntre ende, fik deltagerne indledningsvis udleveret en pose Lego-klodser uden yderligere vejledninger andet end, at man skulle lave et skib og uploade et billede af skibet på sin Twitter profil. Nedenstående billede er JS resultat af denne øvelse ( - :



### **FONASBA / BIMCO – præsentation af Agency Appointment Agreement**

340 deltagere havde på forhånd tilmeldt sig BIMCO / FONASBA præsentation af Agency Appointment Agreement. Webinaret blev overværet af såvel JS som den tyske Skibsmæglerforening, som netop aflagde visit. Ifølge BIMCO, er dette et af de bedst besøgte webinarer de har afholdt.

Man har nu mulighed for at se webinaret via de indsatte links:

[Præsentation af Agency Appointment Agreement](#)

[Præsentation af FONASBA Quality Standard](#)

### **Hvor kan man finde Agency Appointment Agreement?**

Skibsmæglerforeningen medlemmer har adgang til en Word version, man kan benytte kommercielt. Medlemmerne henvender sig til sekretariatet på [info@shipbrokers.dk](mailto:info@shipbrokers.dk), som så sender dokumentet i en Word version.

Endvidere publicerer vi FONASBA og BIMCO's "[Sample Copy – Agency Appointment Agreement](#)" og "[Explanatory Notes](#)" i disse Dropbox Business links.

### **Young ECASBA initiativ**

For at styrke netværksmuligheden indenfor ECASBA og FONASBA, er der taget initiativ til, at forsøge at etablere en gruppe for yngre shippingfolk under 40 år under FONASBA.

Initiativtager er Simone Carlini, og ideen er at FONASBA vil teste interessen i Europa, inden ideen forsøges etableret i et globalt perspektiv. Arbejdstitlen for denne gruppe er "Young ECASBIANS", og første initiativ til møde er i forbindelse med "Youngster Shipbrokers' event den 02-06-2017 i Hamburg. Her mødes mere end 1000 unge shippingfolk, så der skulle blive gode muligheder for networking.

[Se dette Dropbox Business link til FONASBA's informationsbrev, med et midlertidig program .](#)

Man er velkommen til at kontakte Simone Carlini direkte med spørgsmål, jf. kontaktdetaljer i informationsbrevet, og Sekretariatet vil også gerne hjælpe med at formidle en kontakt.

## Opdateret FONASBA medlemsliste

Seneste nye medlem er Lions Shipping i Rumænien. I denne forbindelse har FONASBA opdateret sin medlemsliste, [som man kan læse her](#).

## Andre organisationer

### Institute of Chartered Shipbrokers (ICS) tester Online undervisning i marts

Institute of Chartered Shipbrokers' (ICS) ønsker at styrke Tutorship uddannelsen, ved at man i fremtiden kan udbyde online undervisningslektioner, og at Tutorship studerende vil kunne tilkøbe denne mulighed. Dette initiativ skal ses i tilgift til, at man fortsat skal studere og forberede sig til eksamen ved at benytte den Tutor (lærer) man får allokeret når man køber et kursus.

Således vil der i marts 2017 være en række online test events, og JS er tilmeldt en 3 timers session der finder sted 30-03-2017. Vi rapporterer vore erfaringer senere, og vi holder løbende medlemmerne orienteret om mulighederne med Tutorship studiet i Danmark.

### Hvordan kommer man i gang med Tutorship?

Skibsmæglerforeningen distribuerer information om uddannelsen via foreningens Dropbox Business, og man kan [læse eller downloade fagbeskrivelserne i dette link til Dropbox](#).

[Prislisten finder man her](#) og Skibsmæglerforeningens medlemmer får 10% rabat på kursusgebyret. Venligst kontakt Lisbeth på [info@shipbrokers.dk](mailto:info@shipbrokers.dk) for at få yderligere information om mulighederne.

### BIMCO rapporter

BIMCO udsender løbende en række rapporter, som Skibsmæglerforeningen kan dele med vore medlemmer. Vi kan fremhæve rapporten [”Dry bulk fleet exceeds 800 mill DWT as supply surges” i dette Dropbox Business link](#).

De øvrige uploadede [BIMCO rapporter, findes i dette link](#).

Sekretariatet sender også gerne en eller flere af rapporterne, og man skriver blot til [info@shipbrokers.dk](mailto:info@shipbrokers.dk) mærket BIMCO rapporter, hvorefter vi sender pdf filer.

## Resultater for Tutorship eksamenerne i november 2016

Tilbage i november 2016 var en række Tutorship studerende til eksamen i Amaliegade. I alt blev der gennemført 13 eksamener, hvoraf 9 af eksamenerne var booket af ITC Copenhagen. 6 af disse 9 eksamener blev bestået, og hermed fortsætter tendensen med flere beståede elever.

ITC Copenhagen har den glæde at kunne informere at yderligere to kandidater har fuldført Professional Qualifying Examinations (PQE), og kan dermed ansøge om medlemskab af Institute of Chartered Shipbrokers (MICS).

Der skal lyde et stort tillykke til Heidi Kørner Rasmussen (Baltic Shipping Company - blev færdig i august 2016) og Mikhail Semikin (North Sea Shipbrokers).

## **Skibsmæglerforeningens medlemservice**

Skibsmæglerforeningen prioriter medlemservice højt, og vi har i løbet af året modtaget mange forskellige medlemsforespørgsler, der dels relaterer til de erhvervspolitiske sager som f.eks. SafeSeaNet, VGM og toldspørgsmål til også at omfatte elevsager, uddannelse, disputes, certepartier og klausuler, besætningskifte og forsikringsforhold.

Sekretariatet registrerer medlemsforespørgsler i vor CRM database, og der tegner sig et billede af en positiv udvikling på antallet af forespørgsler. Sekretariatet ønsker at fortsætte udviklingen af vore medlemservices og skal opfordre medlemmerne til at benytte denne medlemsfordel, og bruge Sekretariatet som et mulig aktiv i det operationelle arbejde.

## **DR1 tv-programmet ”Kyst til Kyst” sæson 3**

Skibsmæglerforeningen er blevet kontaktet af produktionsselskabet STV, se [www.stv.dk](http://www.stv.dk), der er projekteret til at skulle optage tredje sæson af DR's udsendelse Kyst til Kyst til udsendelse i 2018.

Ved henvendelsen gjorde vi STV opmærksom på, at Skibsmæglerforeningen har medlemmer placeret i alle de regioner hvor optagelserne forventes at skulle foregå, jf. vedhæftede dokument "Foreløbige strækninger".

Vi lovede af skrive om TV-projektet i MæglerNyt, for at søge medlemmer, der kunne være interesserede i en direkte dialog med STV om mulige "locations" jf. dokumentet "[Foreløbige strækninger](#)".

Hvad angår økonomisk støtte, ved vi, at den Danske Maritime Fond giver økonomisk støtte såfremt projektet gennemføres.

[STV's projektbeskrivelse kan læses eller downloades i dette Dropbox Business link.](#)

Såfremt man er interesseret i dialog med produktionsselskabet, koordinerer Skibsmæglerforeningen gerne den første kontakt og ellers er man velkommen til at kontakte STV direkte.

## **M/S Museet for Søfart i Helsingør**

Som nævnt i MæglerNyt 01-2017, søgte vi mulige kandidater til at repræsentere Skibsmæglerforeningen i Repræsentantskabet for M/S Museet for Søfart. På Skibsmæglerforeningens kommende bestyrelsesmøde bliver det besluttet, hvem der skal repræsentere foreningen i 2018.

## **Jobannoncering via foreningens LinkedIn og Facebook**

Tilbuddet skal opfattes som et muligt supplement til, hvilke andre kommunikationskanaler foreningens medlemmer ellers benytter sig af. Man sender blot en kopi af jobannoncen i PDF format til [info@shipbrokers.dk](mailto:info@shipbrokers.dk), hvorefter vi sørger for publiceringen.

## Skibsmæglerforeningens mødeliste og eventoversigt

Sekretariatet publicerer løbende listen med møder og events som Skibsmæglerforeningen er aktivt involveret i.

- **Møde i Søfartsstyrelsens Kontaktudvalget for Maritim Forskning / 27-03-2017**
- **Møde i Toldkontaktudvalget / 29-03-2017**
- **Bestyrelsesmøde i Skibsmæglerforeningen / TBN**
- **Dimission for Shippingleverne på Hold 15A og 15B / 16-06-2017**
- **Nordiske Skibsmæglerforeningers møde i Oslo / 07-09-2017**
- **Skibsmæglerforeningens Årsmøde og Generalforsamling 2017 / 28-09-2017**
- **FONASBA Annual Meeting i Dubai / 16 til 21-10-2017**

