



# SKEPPSMÄKLARNYTT

Riksdagen har tagit beslut om ändrade momsregler som drabbar bl a fartyssagenter  
Fartygsagent blåste Sjöfartsverket och rederi på miljoner - spelade bort pengarna  
Nu krävs det kraffttag för att inte detta ska återupprepas!  
ACL-nedläggning av direkttrafiken gav eko!  
Årsmöte i Luleå med hamnbesök & Dinner on ice  
Förlängd tidsfrist för verifiering av poäng i Clean Shipping Index (CSI)  
Måste fartygsagenterna vara medlemmar i CSI?  
EU:s transportministrar diskuterade förarens arbetsvillkor, vägtullar och konkurrens inom luftfarten  
Nästa chans till kurs om nya GDPR-lagen - 30 januari i Stockholm  
Medlemsnytt: fyra nya auktoriserade fartygsagenter  
Kalendarium  
God Jul & Gott Nytt År!

## RIKSDAGEN HAR TAGIT BESLUT OM ÄNDRADE MOMSREGLER SOM DRABBAR BL A FARTYSAGENTER

Skeppsmäklareföreningen informerade redan i nr 2 2017 om att Finansdepartementet lagt ett förslag om att ändra momsreglerna, vilket bl.a. skulle innebära att endast den som finns i sista ledet kunde hänvisa till momsagens regler om skattefria fartyg. Vi protesterade mot detta i vårt remissvar och länge trodde vi att vi fått igenom våra invändningar, men i Regeringens proposition noterar de bara föreningens invändningar, men ändrar sig inte.

Propositionen var en del av Höstbudgeten för 2017, vilken under förra veckan färdigbehandlades av Riksdagen. Detta innebär att efter nyår kommer det i stort sett inte längre vara möjligt för fartygsagenterna att få moms fria fakturor som är utställda i deras eget namn.

I den mån hamnar och andra leverantörer fakturerar fartygsagenten utan att tydligt skriva c/o i adressfältet ska de alltså som utgångspunkt även lägga på moms. En moms som sedan fartygsagenten inte kan fakturera vidare till sina kunder eftersom beloppet ändå är momsfritt i sista ledet, dvs till rederiet. Fartygsagenten får i och för sig tillbaka beloppet från Skatteverket efter att momsdeklarationen skickats, men administrationen ökar och likviditeten minskar!

Det är alltså viktigt att alla fartygsagenter är noga med att hamnar och andra måste skriva fartygets namn, c/o fartygsagenten, för att momsbefrielsens ska gälla fartygsagenten. Vi vet nu att många hamnar går åt motsatt håll och anser att de absolut inte vill skriva c/o eftersom de vill förvissa sig om att fartygsagenten är helt betalningsansvarig för de beställningar som gjorts.

I de fallen blir det helt enkelt en förhandlings sak mellan t ex hamnen och agenten.

Bara en sak verkar helt klar, allt för många fartygsagenter har idag en allt för låg taxa för att både ligga ute med momspengar; sköta administrationen kring det samt, inte minst, ta på sig det fulla betalningsansvaret.

## **FARTYGSAGENT BLÅSTE SJÖFARTSVERKET OCH REDERIET PÅ MILJONER - SPELADE BORT PENGARNA**

En fartygsagent som absolut inte är medlem i föreningen och aldrig varit i närheten av att bli FONASBA Quality Standard-certifierad har i dagarna fått sin dom efter att ha svindlat både Sjöfartsverket och sin uppdragsgivare.

Domen blev två och ett halvt års fängelse och därefter näringsförbud i ytterligare fem år.

Allt började för flera år sedan med ett allt större spelmissbruk och allt högre insatser. Mannen har en gång i tiden varit en anställd fartygsagent, men i takt med privata problem övergick han till egen verksamhet, utan att ansöka om medlemskap i föreningen. Han lyckades dock få kredit hos Sjöfartsverket och till slut alltså även kunder som betalade in farleds- och lotsavgifter till mannen. Om han varit FQS-certifierad hade han vetat att det värsta en fartygsagent kan göra är att använda de pengarna till något annat än det de är tänkta till.

Inte nog med att hans eget spelmissbruk tilltog, dessutom började företaget förlora kunder och han började bli allt senare med att betala in de avgifter som skulle vidare till Sjöfartsverket. Sjöfartsverket hade inte heller tillräckligt bra kontroll på sina kundfordringar och innan krediten drogs in var mannen skyldig nästan åtta miljoner kronor.

Mannens enda kvarvarande uppdragsgivare, ett välkänt linjerederi, var dock helt ovetande om mannens problem skuldsättning hos Sjöfartsverket. Det fortsatte alltså att betala in pengarna till mannens företagskonto och han berättade själv i rätten att han aldrig såg sig själv som en tjuv, istället lånade han pengarna för att spela vidare så att han på sikt skulle kunna betala Sjöfartsverket.

Men för tre år sedan tog det alltså slut. Sjöfartsverket satte ner foten, och det rejält. För nu krävde de inte bara mannens bolag i konkurs, utan utnyttjade även sin lagliga möjlighet att kräva rederiet på farledsavgifterna. Samma rederi som alltså redan betalt pengarna till sin agent!

För rederiet, som också är ett medlemsföretag, blev det naturligtvis en chock när miljonkravet damp ner och först efter en lång juridisk process enades man om en summa som båda parter kunde acceptera.

Nu har alltså mannen dömts för grov oredlighet mot borgenär och grov förskingring till 2,5 års fängelse. Mannen berättar i tingsrätten att han har använt företagets pengar mer eller mindre som ett sms-lån. Brotten ses som grova då de utförts systematiskt och gett honom betydande vinning samtidigt som det har skadat både rederiet och Sjöfartsverket. Mannen är tidigare dömd till villkorligt fängelse för tre fall av bokföringsbrott, men döms nu alltså till ett långt fängelsestraff.

## **NU KRÄVS DET KRAFTTAG FÖR ATT INTE DETTA SKA ÅTERUPPREPAS!**

Efter en viss research från föreningens sida visar det sig nu att Sjöfartsverket hade kunnat stoppa detta redan den 7 januari 2013. Det var nämligen första gången som fartygsagenten släpade efter med betalningarna. Sjöfartsverket ansöker då hos Kronofogdemyndigheten om ett betalningsföreläggande för den aktuella fartygsagenten på närmare 600 000 kronor.

Mannen lyckas betala in 100 000 kronor vid några tillfällen i januari, men då han fortfarande häftar i över 300 000 kronor i skuld uppmanas Sjöfartsverket att lämna över ärendet till tingsrätten, men mannen lyckas på något sätt få Sjöfartsverket att tro på hans historia om att han inte är betalningsansvarig eftersom rederierna aldrig betalat honom. Ett enkelt telefonsamtal till Sveriges Skeppsmäklareförening hade antagligen kunnat förhindra den ekonomiska smällen.

Istället fortsätter de stötvisa delbetalningarna och Sjöfartsverket verkar hoppas på det bästa. Sammanlagt fem gånger hade Sjöfartsverket chansen att på kronofogdemyndighetens uppmaning stämma honom, men varje gång lät de bli, och då kan inte heller Kronofogdemyndigheten gå vidare i ärendet som därmed avskrivs.

När Sjöfartsverket till slut gick till tinget försattes mannens bolag som sagt i konkurs och ingenting fanns kvar att rädda. Mer än skrivningen i föreskrifterna som anger att rederiet och agenten är solidariskt ansvariga för farledsavgifterna.

Från föreningens sida har vi redan tidigare framfört åsikten att Sjöfartsverket borde vara hårdare i sin kreditgivning och det av två skäl:

**1) Fartygsagenterna bör kunna konkurrera på lika villkor**

Det kan inte vara meningen att våra fartygsagenter ska konkurrera med personer som varit dömda för bokföringsbrott och behandlar uppdragsgivarnas pengar som om det vore deras egna.

Det minsta kravet är väl att man är ansluten till en organisation som kan kvalitetssäkra verksamheten, så som vi gör med hjälp av Fonasba Quality Standard. Där står tydligt och klart att fartygsagenterna måste ha sina förskott på särskilt klientmedelskonto och att de i övrigt måste uppfylla sina åtaganden mot både myndigheter och uppdragsgivare.

**2) Rederiernas rättssäkerhet måste värnas**

Det kan knappast vara förenligt med lagens mening att Sjöfartsverket kan missköta kreditgivning och skuldsaldo, och sedan kräva att någon annan, som i sina egna ögon gjort allt rätt, ska ta notan. Varför inte meddela det aktuella rederiet direkt när en skuld uppstår? Eller i alla fall den organisation som organiserar fartygsagenter och som i bästa fall utfärdat en kvalitetsgaranti, typ Fonasba Quality Standard?

OBS! Detta gäller alltså bara de som agerar som fartygsagenter. Stena Line och alla andra rederier med eget kreditavtal påverkas självklart inte av detta. Det är bara hanteringen där fartygsagenter tar in lots- och farledsavgifter som behöver stramas upp.

Sveriges Skeppsmäklareförening kommer oftast in i den här hanteringen av motsatt skäl än ovan. Oftast är det rederiet som INTE betalar sina avgifter till fartygsagenten, och då kräver Sjöfartsverket att fartygsagenten ska göra det istället. Det är många agenter som får jobba "gratis" för att ta igen den kostnaden, men i just det här fallet var alltså förhållandet det motsatta.

I båda fallen är det de seriösa rederierna och fartygsagenterna som drabbas, låt oss därför med gemensamma krafter sätta stopp för det!

## ACL-NEDLÄGGNING AV DIREKTTRAFIKEN GAV EKO!

Skeppsmäklareföreningen tillhör knappast de mest omskrivna branschföreningarna, och Skeppsmäklarnytt har väl aldrig blivit omnämnd i media, men nu har det hänt! En halvtimme efter att förra numret av Skeppsmäklarnytt skickades ut till medlemmarna och vissa andra, t ex GP, ringde de och ville ha några ytterligare kommentarer. I texten refererade de sedan till Skeppsmäklarnytt och bara någon timme senare var nyheten om att ACL lägger ner sin direkttrafik från Göteborg ute i alla medier.

Googlar man Skeppsmäklarnytt idag får man 659 träffar. De flesta har bara tagit GP:s text rakt av, men några har fyllt på med kommentarer.

Det är alla landsortstidningar och i princip alla rikstäckande och diverse nättidningar samt specialtidningar inriktade på transport och affärer.

Här är några av länkarna och vi varnar känsliga MSC-anställda för att vissa tidningar illustrerar artikeln om ACL med ett MSC-fartyg:

<http://www.gp.se/nyheter/ekonomi/chockbeskedet-acl-l%C3%A4gger-ner-fraktlinjen-till-g%C3%B6teborg-1.4885327>

<http://arbetsmarknadsnytt.se/stort-rederi-lamnar-goteborg-efter-50-ar/>

<https://www.svd.se/goteborgs-hamn-mister-50-arig-fraktlinje/>

<https://www.dn.se/ekonomi/goteborgs-hamn-mister-50-arig-fraktlinje/>

<http://sverigesradio.se/sida/artikel.aspx?programid=104&artikel=6834332>

<http://www.bohuslaningen.se/nyheter/ekonomi/g%C3%B6teborgs-hamn-mister-50-%C3%A5rig-fraktlinje-1.4885922>

<http://www.infrastrukturnyheter.se/20171202/20660/goteborgs-hamn-mister-50-arig-fraktlinje>

<https://www.aftonbladet.se/lokala-nyheter/BJR3J9@ablokal>

[https://www.transportnet.se/article/view/572216/efter\\_50\\_ar\\_goteborg\\_tappar\\_direktlinje\\_till\\_usa#](https://www.transportnet.se/article/view/572216/efter_50_ar_goteborg_tappar_direktlinje_till_usa#)

<http://www.transportochlogistik.se/20171202/6479/goteborgs-hamn-mister-50-arig-fraktlinje>

<https://www.di.se/nyheter/goteborgs-hamn-forlorar-usa-linje/>

# ÅRSMÖTE I LULEÅ MED HAMNBESÖK & DINNER ON ICE



I samband med årets föreningsstämma den 16 mars besöker vi hamnen i Luleå och utforskar det norrländska klimatet och vintermörkret på allvar. Det blir också föredrag om planerna kring Malmporten och isbrytardirektören Tomas Årnell berättar om isbrytarverksamheten. Så om dagen blir fullspäckad av information och seriösa guidningar avslutar vi desto mera magiskt.

För vem har inte drömt om att åka över istäckta vidder till en i isen fastsatt kåta med uppdukat bord och sprakande vinterljus? Nu förverkligar vi den drömmen!

Men som vanligt är det bästa av allt vår kollegiala samvaro och våra intressanta diskussioner – inte minst under vår föreningsstämma.

Det är ju där samtliga medlemmar kan göra sin röst hörd. Glöm inte att anmäla till styrelsen/kansliet om du vill att en särskild fråga ska tas upp, men först och främst anmäl dig, det finns bara ett begränsat antal platser.

Inbjudan har gått ut till alla medlemmar, men kan även rekvireras via mail till [berit.blomqvist@swe-shipbroker.se](mailto:berit.blomqvist@swe-shipbroker.se)





# FÖRLÄNGD TIDSFRIST FÖR VERIFIERING AV POÄNG I CLEAN SHIPPING INDEX (CSI)

Som ni alla vet var tiden väldigt knapp mellan det att Sjöfartsverkets föreskrifter om farledsavgiften klubbades och när föreskriften träder i kraft. Därför har Sjöfartsverket beslutat att det är möjligt att ansöka om förlängd tidsfrist för verifiering av poäng i Clean Shipping Index (CSI).

Den förlängda tidsfristen innebär att man i efterhand kan få tillbaka mellanskillnaden mellan den avgift som man betalat efter nyår och den avgift som man skall betala efter verifieringen.

Så snart Sjöfartsverket fått meddelande om att fartygets registrerade CSI-poängen har verifierats i CSI databasen återbetalas miljörabatten.

Sjöfartsverket har alltså beslutat att verifierade poäng i CSI, som avgör vilken rabatterad miljöklass varje enskilt fartyg tillhör (A, B eller C enligt Sjöfartsverkets föreskrifter (SJÖFS 2017:27) om farledsavgift) får användas för miljöklassning av fartyg före den tidpunkt verifieringen registrerades i CSI databas.

Denna retroaktivt erhållna miljörabatt på inbetalad fartygsbaserad farledsavgift återbetalas dock först efter ansökan om återbetalning. Villkoren för en sådan återbetalning är att handlingarna i ansökan visar att fartyget har körts enligt de verifierade CSI poängen under den tid återbetalningen gäller och att kontakt med organisationen som ska utföra verifieringen har skett innan den 1 januari 2018 i syfte att verifiera poängen innan dess.

Ansökan lämnas genom att skicka ett undertecknat brev per E-post till [sjofartsverket@sjofartsverket.se](mailto:sjofartsverket@sjofartsverket.se). Ansökan kan också skickas per post. Sjöfartsverket granskar inlämnade handlingar i ansökan och avgör för varje enskilt fall om de är tillräckliga för återbetalning av inbetalda farledsavgifter.

Ansökan om återbetalning ska innehålla:

1. Underlag som visar att verifieringen har beställts av eller överenskommit med organisation som är godkänd för att verifiera CSI poäng och inte kan få verifieringen genomförd innan den 1 januari 2018. Det ska framgå när verifieringen kan genomföras.
2. Underlag som visar att fartyget har körts enligt verifierade CSI poäng under tidsperioden.
3. Fartygets namn, IMO-nummer, ägare och operatör.
4. Uppgift om vem som lämnar ansökan och underskrift av samma person som därmed intygar att lämnade uppgifter är korrekta.
5. Uppgift om bankgiro- eller plusgirokonto som återbetalningen ska ske till.

Sjöfartsverket har också en text om detta på engelska på sin hemsida.

## MÅSTE FARTYGSAGENTERNA VARA MEDLEMMAR I CSI?

Om detta med CSI-verifieringen kommer att påverka Sveriges fartygsagenter i någon större utsträckning vet vi inte ännu, men fartygsagenten Martin Martinsson på Scandinavian Shipping i Norrköping mailade kansliet med följande:

” Hur ska vi göra för att kontrollera CSI poängen inför kommande anlop? Jag ringde Sjöfartsverket som bara bad oss att kontakta Clean Shipping Index för att få ett konto hos dom för att kunna söka uppgifter om fartyg i CSI och jag fick precis följande som svar:

*” Tack för din kontakt. Avser ni registrera fartyg i databasen eller önskar ni access till samtliga fartyg och dess CSI-klass? Det senare kräver medlemskap i CSI med årsavgift 27 000 SEK, medan det förstnämnda är kostnadsfritt och innebär att ni får ett "redarkonto" där ni kan registrera fartyg och se vilka klasser dom hamnar i.”*

Kan det verkligen stämma? För vi måste väl ha ett konto för att söka på fartyg och då måste vi alltså betala 27 000 kr per år...det kan väl inte stämma eller? Om det nu stämmer är det väl tjänstefel av Sjöfartsverket att börja med detta elände?”

Tyckte alltså en frustrerad fartygsagent.

Enligt kansliets efterforskningar kommer det dock inte att krävas något medlemskap. Däremot krävs en tydligare kommunikation inför anlöpet så att varje rederi är medvetet om att om det inte kan uppvisa en av CSI verifierad poängsumma kommer fartyget att automatiskt hamna i E-klassen, dvs tvingas betala fulla farledsavgifter, utan någon form av miljörabatt. (Om man inte begärt förlängd tidsfrist för verifiering enligt artikeln ovan.) Det är alltså Sjöfartsverket som hämtar in och kontrollerar själva poängsumman från CSI.

## EU:S TRANSPORTMINISTRAR DISKUTERADE FÖRARES ARBETSVILLKOR, VÄGTULLAR OCH KONKURRENS INOM LUFTFARTEN

När EU:s transportministrar möttes i Bryssel 5 december antog de slutsatser om digitalisering av transporter, transeuropeiska transportnät och navigationsprogrammen Galileo och Egnos. De utvärderade också arbetet med en rad förslag som handlar om vägtransport och luftfart.





*Infrastrukturminister Tomas Eneroth tillsammans med Kadri Simson, rådets ordförande och Estlands ekonomi- och infrastrukturminister, på TTE-rådets transportmöte 5 december. Foto: Europeiska unionens råd*

Transportministrarna diskuterade en rad förslag som ingår i det första paketet för rörlighet inom vägtransportområdet. De diskuterade bland annat villkor för tillträde till vägtransportmarknaden och nya bestämmelser om kör- och vilotider, färdskrivare samt utstationering.

Rådet debatterade också de föreslagna ändringarna av Eurovinjettdirektivet som handlar om principer för beskattning och avgiftssättning av vägtrafik samt ett reviderat direktiv om det europeiska systemet för elektroniska vägtullar.

Transportministrarna gick igenom arbetet med förslaget till förordning om skydd av konkurrensen inom luftfarten. Syftet med denna förordning är att säkerställa rättvis konkurrens mellan lufttrafikföretag från EU och tredjeländer. Rådet antog också tre olika dokument med slutsatser om bland annat transeuropeiska transportnät, digitaliseringen av transporter och halvtidsutvärderingen av navigationsprogrammen Galileo och EGNOS.

## **NÄSTA CHANS TILL KURS OM NYA GDPR-LAGEN - 30 JANUARI I STOCKHOLM**

Är du inte uppdaterad vad gäller den nya datalagen GDPR? I så fall har du chansen den 30 januari då advokaterna Jörgen Sköld och Karin Odkrans från Morris Law ger oss all relevant fakta om GDPR, dvs den nya förordningen om hantering av personuppgifter som

träder i kraft den 25 maj 2018. Då krävs att vi anpassar både vårt förhållningssätt kring personuppgifter och våra datasystem. Är du redo? Annars behöver du den här kursen!

Kursen riktar sig till alla företag som har kunder, anställda eller förmedlar personuppgifter till myndigheter, kort sagt: det här blir en kurs som alla behöver!

Vi ger den i form av en endagskurs i Stockholm den 30 januari.

## Detaljprogram för GDPR-kursen 30 jan:

08.30	Kaffe och smörgås, registrering
09.00	Varför en ny personuppgiftslag? Varför EU-direktiv? Hur stora är böterna om man inte följer lagen? För vem och vilka gäller lagen?
10.15	Fikarast
10.30	Vilka krav finns på aktörer som bedriver verksamhet, såväl maritim som annan? Det här betyder lagen generellt för: - kundregister och CRM-system - e-postadresser - personalregister - medlemsregister
11.30	Vad är det för skillnad på uppgifter som berör personer från icke-EU-land och personer inom EU?
12.00	Lunch
12.45	Work shop: Vad betyder lagen specifikt för sjöfarten? - hanteringen av besättningslistor - annat som ska in i MSW - vad tror du blir svårast att genomföra?  Skicka in dina problemställningar senast två veckor före kursstart för att få chans att få med dem (avidentifierade) i workshopen!
15.00	Fikarast
15.30	Redovisning och praktiska tips om implementering
16.30	Summering, kursutvärdering och diplomutdelning
17.00	Avslut, allra senast

Anmälningstalong finns på hemsidan!

## FYRA NYA AUKTORISERADE FARTYGSAGENTER

Carl-Henrik Gibson på TSA Agency Sweden AB har av föreningen auktoriserats såsom fartygsagent.

Även följande personer på J Arndt Shipping/Iggesund Paperboard har auktoriserats såsom fartygsagent: Lena Holmlund, David Johansson och Malin Palmqvist.

Scandinavian Logistics partners AB, Scanlog, har kvalitetssäkrats enligt FONASBA

Grattis, säger vi till allihop!

## KALENDARIUM

### Januari

30 GDPR-kurs, Stockholm

### Februari

22 Examensresultat presenteras ICS Tutorship

### Mars

15 Styrelsemöte, Luleå  
16 Det 99:e årsmötet, i Luleå

### April

3 Sista anmälningdag examen ICS Tutorship

### Maj

14 – 24 Examen i ICS Tutorship

### Oktober

24 - 25 Grundkurs i befraktningskunskap i Göteborg, en kurs för alla inom sjöfarten. Notera datumen, mer info kommer i vår.

### November

8 Föreningens höstseminarium

**3 maj 2019 firar vi vårt 100-årsjubileum i Stadshuset i Stockholm!**

# God Jul & Gott Nytt År!



*Anna Derkum, Johan Ehn och Berit Blomqvist önskar er alla en riktigt skön julhelg!  
Kansliet är öppet som vanligt i mellandagarna.*

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

---

Nr 12 2017 – sidan 12  
[www.swe-shipbroker.se](http://www.swe-shipbroker.se)