

Nr 11 2021



2021-12-01

SKEPPSMÄKLARNYTT

Sjöfartsentusiastdag med lapp på luckan
Sjöfartsverket höjer farleds- och lotsavgifterna från och med nyår
Fortsatt intresse för ICS Tutorship

Kurs i EU:s nya tullkodex - Union Customs Code – UCC blev snabbt full, i mars ger vi den på nytt

Juridiska hörnet: vad gör vi när fartygen lämnar uttjänta nödraketer i knät på oss?
Sjöfartsverket inför anlöpsfaktura - och kunderna rasar!
Kalendarium



Sveriges Skeppsmäklareförening
(The Swedish Shipbrokers' Association)

Nr 11 2021 sid 1
www.swe-shipbroker.se

SJÖFARTSENTUSIASTDAG MED LAPP PÅ LUCKAN

Sjöfartsentusiastdagen bevisade det vi redan visste sen tidigare – vad vi längtat efter att träffa varandra. Med 150 anmälda får vi nu fundera på att byta lokal till nästa år.



Sjöfartsentusiastdagen började med att Henrik Larsson, på SEB Investment Strategy berättade om svårigheterna att navigera i dessa volatila tider, innan Ida Kristoffersson på Luleå Agency, Ingela Berntson på GAC Sweden, Carl-Johan von Sydow på Bunker One och Lars Höglund på Furetank gav sina bilder om hur covid-19 påverkat sjöfarten i allmänhet och deras respektive yrkesroller i synnerhet.



Mikael Holmgren, Joakim Forslund och Christopher Pålsson i berättartagen.

Sveriges Skeppsmäklareförening
(The Swedish Shipbrokers' Association)

Nr 11 2021 sid 2
www.swe-shipbroker.se

Mikael Holmgren, tf chef gränspolissektionen, Joakim Forslund, vd på Bra Sommarmöbler och Christopher Pålsson på Lloyd's List Intelligence förmedlade sina bilder och erfarenheter av sjöfartens utmaningar under den senaste tiden. Kanske var det ändå Joakim Forslunds berättelse om hur den lilla lastgaren drabbats under fraktprisökningarna som berörde åhörarna mest.

Carina Asplund, avdelningschef för uppbörd på Tullverket, och Anna Berg, sakkunnig på uppbördsavdelningen, gav oss inblickar i hur Tullverket tillämpar nya EU-regler. Efteråt kunde vi nog bara instämma i behovet av mer kunskap, vilket inte minst syns i tillströmningen av deltagare i vår kommande tullkurs.



Fredrik Hermansson, vd Greencarrier Liner Agency Sweden; Birna Ódefors, vd Maersk Scandinavia och Eric Hjalmarsson på Thor Shipping & Transport gav även de sina bilder av hur covid-19, tonnagebrist och brexit påverkat sjöfarten. Blir det bättre 2022? Ingen vet säkert...



Ahmad Jaohar, Mattias Borstrand och Claes Gunnarsson prisades för sina insatser.

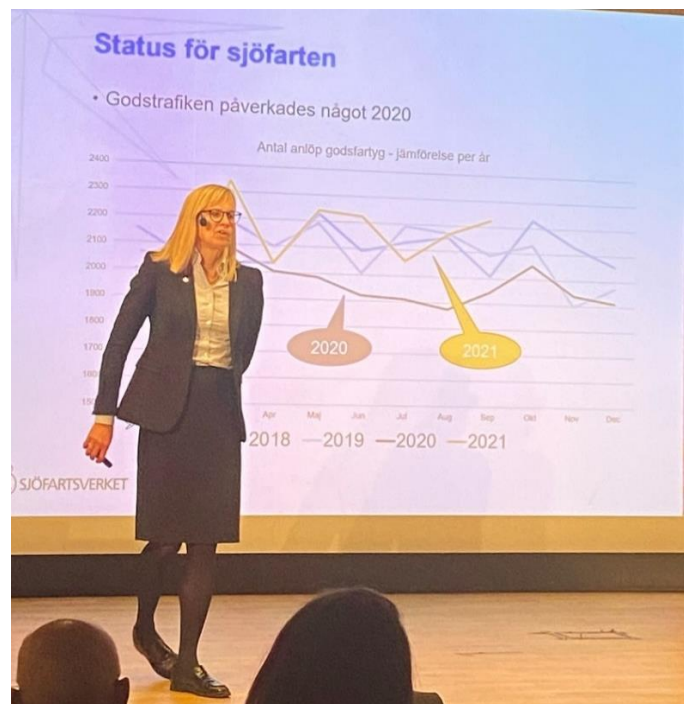
Sveriges Skeppsmäklareförening
(The Swedish Shipbrokers' Association)

Nr 11 2021 sid 3
www.swe-shipbroker.se

Dagen avslutades med blommor och diplom då Ahmad Jaohar applåderades för ICS-utmärkelsen "bäst i världen i Ship Sale & Purchase" vid senaste tentaskrivandet i vår internationella skeppsmäklarutbildning. Mattias Borstrand, befракtningsmäklare på Wagenborg Shipping, blev Diplomerad Skeppsmäklare i ämnet Dry cargo chartering och Claes Gunnarsson har efter flera års studier äntligen klarat den sista tentan och fått sin PQE och därmed även ansökt, och blivit beviljad, medlemskap i ICS, the Institute of Chartered Shipbrokers. Grattis säger vi till alla tre!

SJÖFARTSVERKET HÖJER FARLEDS- OCH LOTSavgifterna FRÅN OCH MED NYÅR

Den 11 november bjöd inte bara på vår egen dag, även Sjöfartsverkets branschråd genomfördes på förmiddagen samma dag och där informerade generaldirektören Katarina Norén om att de tidigare aviserade höjningarna av farleds- och lotsavgifterna verkligen blir av, trots tillskottet från regeringen.



– Det är fortfarande mycket tufft för sjöfarten. Vi trodde i september att man hade en uppgång som skulle fortsätta, men i oktober ser vi att det börjar gå ner igen. Fortfarande är det stora osäkerheter i ekonomin för sjöfarten.

– Nu har Sjöfartsverket fått en stor satsning från regeringen men vi tänker ändå höja avgifterna. Sjöfartsverket har en ekonomi som inte har en kostnadstäckning och ingen soliditet. Man har levt på kredit under 2000-talet och nu måste vi fylla på bufferten. Regeringen har gjort en jättesatsning och Sjöfartsverket får 220 miljoner kronor nästa år som kan användas till den anslagsfinansierade verksamheten såsom slussar, kanaler och fritidsbåtar, fortsätter Katarina Norén.

– Får vi ökningen varje år framåt då går den anslagsfinansierade verksamheten ihop och inte med förlust. Innan har handelssjöfarten fått gå in och betalat. År 2024 så återstår förhandling och diskussion vad medlen ska användas till. Sedan har man fått 45 miljoner kronor i tre års tid att arbeta med.

Det är inte bara Sveriges Skeppsmäklareförening som varit kritiska till detta. Alla andra remissinstanser har varit kritiska till förslaget om höjningar, däribland Svensk Sjöfart, Näringslivets transportråd, Trafikverket och Rederierna i Finland. Uppenbarligen till ingen nytta alls!

De beslutade avgiftsförändringar från och med den 1 januari 2022 blir alltså:

Farledsavgifter

Avgiftsförändringar

- Höjning av avgifter med 1,1% .
- Ytterligare höjning av avgifter med 8 % för att finansiera miljörabatterna, alltså blir höjningen totalt 9,1 %.

Övriga föreskriftsändringar

- Utökad möjlighet till periodvisa deklarationer.
- Ändring undantag för tomcontainrar, lastbärare & förnödenheter, vilket alltså betyder att tomcontainrar kommer att belastas med avgifter såsom vilket godsslag som helst.
- Förändrad beräkning för avrese- och ankomstdag för kryssningsfartyg.
- Beräkning av nettodräktighet om mätbrev och displacement saknas.
- Minskning av fjärrzonsrabatt från 75% till 50%, vilket ändå betyder att vi fått igenom vårt krav om en utfasning av detta borttagandet.
- Borttagande av rabatt för turn-around anlop sker nu i sitt sista steg.

Lotsavgifter

Avgiftsförändringar

- Höjning av avgifter med 10 %.

Övriga föreskriftsförändringar

- Uppdaterade lotsområden och lotsleder.
- Tidigare remitterade språkliga ändringar (2021).

Isbrytning

- Uppräkning av avgifter för isbrytning på beställning med 8% (ökning i KPI 2014).
- Tydliggörande av ansvarsfördelning för isbrytning på Väneren, Mälaren, Trollhätte kanal och Ångermanälven.

Trossföring

- Trossföringsavgiften höjs med 100 kr per sluss (från 600 kr till 700kr).

FORTSATT INTRESSE FÖR ICS TUTORSHIP

Höstens examen i ICS Tutorship hölls under två veckor i november på föreningens kansli. Totalt skrev fem elever åtta tentor i fem olika ämnen. Populärast var ämnet Dry cargo chartering med fyra elever.

Det är alltså ett relativt litet, men fortsatt konstant, intresse för utbildningen och vi har de senaste åren kunnat hålla examen på föreningens kansli. Men till våren har vi redan åtta anmälda och vi kan därför bli tvungna att hitta en ny examenslokal.

Det mest populära ämnet då är Port agency. Senaste anmälningsdag till vårens examen 16–26 maj är inte förrän 11 april, men det krävs att man börjar läsa tidigare än så för att klara sig.

Mer info finns på vår hemsida om den här distansutbildningen som Skeppsmäklareföreningen administrerar i Sverige för den internationella skeppsmäklareföreningen ICS´ räkning. <http://www.swe-shipbroker.se/ICS-Tutorship>
Anmälningsblankett fås genom att maila till kansliet: info@swe-shipbroker.se.

KURS I EU:S NYA TULLKODEX - UNION CUSTOMS CODE – UCC BLEV SNABBT FULL, I MARS GER VI DEN PÅ NYTT

Tullkursen i december blev snabbt fullbokad, men ett nytt tillfälle ges 15–16 mars nästa år. Anmälan är nu öppen och vi har redan 15 anmälda till de 23 platserna!

[Anmäl dig här.](#)

Kursen innehåller grunderna i EU:s nya tullagstiftning UCC. Kursen är förlagd till Göteborg 15–16 mars under en och en halv dag och innehåller både information om den nya lagstiftningen i EU och hur den implementeras i Sverige. Dessutom ges en genomgång av rättsläget för rapportering i MSW.

Kursledare är **Lars-Gunnar Nilsson**, som har arbetat på Tullverket i många år och nu är konsult på Spedak AB, samt **Milad Samadi** och **Gabriella Fossum Gunnarsson**, biträdande jurister på WERKS Advokater AB.

Allt om grunderna i EU:s nya, gemensamma tullagstiftning

EU:s gemensamma tullagstiftning - tullkodex UCC (Union Customs Code) - beslutades 9 oktober 2013 efter år av förhandlingar och började tillämpas 1 maj 2016. UCC är en lagstiftning som är överordnad medlemsstaternas nationella lagstiftning så även Sveriges tullagstiftning har anpassats till UCC.

Arbetet med att implementera UCC består av tre delar:

- * Ny lagstiftning
- * Nya it-system
- * Standardiserade arbetsprocesser.

Syftet är att inom EU:s alla medlemsstater förenkla och harmonisera lagstiftning och administration kring tullhantering, både ur företagens och tullmyndigheternas perspektiv. Utgångspunkten är att all hantering ska ske digitalt både vad gäller utbyte av information mellan näringslivet och myndigheterna, men också när det gäller utbytet av information mellan tulladministrationerna inom EU och globalt. Målet är alltså att genomföra en omfattande modernisering av tullprocesser genom harmonisering och digitalisering. Detta är därmed den största förändringen, från svenskt perspektiv, sedan EU-inträdet 1995.

EU har presenterat en tids- och projektplan MASP (Multi Annual Strategic Plan) som Tullverket har anpassat till en nationell motsvarighet. Några delar av planen har redan införts, men de stora förändringarna införs löpande från 2022 till 2025. Alla företag som sysslar med internationell handel, spedition, transport eller logistik berörs av en eller flera delar av planen. Förutom att ge en generell, övergripande kompetensnivå och en uppdaterad information bygger vi vidare med information kring hur rättsläget ser ut för fartygsagenter som sköter inrapportering till Tullverket via MSW.

Hela programmet inklusive kursmaterial, lunch, fika och middag kostar 9 500 kr exkl moms, per person.

Kursen ges på Chalmersska huset, Södra Hamngatan 11, tio minuters promenad från Centralen i Göteborg.

Anmälan senast 1 mars. Först till kvarn gäller!

Anmälan blir bindande 1 mars. Därefter krediteras 50 % vid avbokning före 7 mars, därefter ingenting. Rummen kan avbokas till 72 timmar innan.

TISDAG 15 MARS

Dagen leds av Lars-Gunnar Nilsson med många år inom Tullverket och som konsult bakom sig.

09 00 Förmiddagskaffe serveras utanför föreläsningssalen

09 30 Introduktion och deltagarpresentation

09 45 Bakgrund UCC och förhållande till rättslig omvärld

* Vad innebär och syftar UCC till att förändra och uppnå?

* Processtegen – en överflygning i syften, aktörer och informationsutbyten

11 15 Införsel

* Generellt

* Föravisering innan lastning av varor på transportlägenhet

* Förhandsanmälan om transportmedlets förväntade ankomst, syfte, tom eller med vilken last, ankomstmedgivande

* Anmälan om transportmedlets faktiska ankomst – lossningsmedgivande och lossningsrapport

* Anmälan om varors ankomst till införselplats

* Deklaration av varor för tillfällig lagring

* Eventuellt tulldeklaration för uppläggnings på tullager

* Tulldeklaration för import

12 45 Lunch

13 15 Utförsel

* Generellt

* Tulldeklaration för export

* Anmälan om varans ankomst till utförselplats

* Eventuellt omdestinering av vara till annan utförselplats eller retur till exportör

* Anmälan om varor att lasta - lastningsmedgivande och lastningsrapport

* Förhandsanmälan om transportmedlets avgång – avgångsmedgivande

* Rapportering att transportmedlet och dess eventuella last av varor har lämnat EU:s tullområde

15 00 Fika

15 30 Transit

* Generellt

* In i EU

* Inom EU

* Ut ur EU

16 00 Vad händer nu?

* MASP tids- och projektplan jämfört med Tullverkets

* Diskussion och summering av konsekvenser

17 30 Förflyttning till AW på Skeppsmäklarnas kansli, Postgatan 4

Sveriges Skeppsmäklareförening
(The Swedish Shipbrokers' Association)

Nr 11 2021 sid 8
www.swe-shipbroker.se

19 00 Två rätters middag för alla på restaurang Pigalle i Brunnsparcken

ONSDAG 16 MARS

Dagen leds av Milad Samadi och Gabriella Fossum Gunnarsson på WERKS Advokater AB som biträder klienter med frågor rörande internationell handel och shipping generellt samt tullrätt och indirekt beskattning i synnerhet.

09 30 **Reflektioner från gårdagen**

09 45 **Förvaltningsprocessen och tullkodex roll i svensk rätt (återkoppling)**

10 00 **Typiska ärendetyper och tidigare processer för WERKS Advokater**

10 30 Förmiddagskaffe

11 00 Rättsfall ur verkligheten – eller hur en vanlig dag på jobbet kan sluta i rätten.

Inrapporeringsprocessen i MSW ur en advokats synvinkel. Hur ser typiska fel och risker ut – en praxisgenomgång av verkliga rättsfall där agenter gjort fel i MSW och Tullverket påfört tullräkningar i miljonbelopp.

11 30 Vad kan man ta med sig från utbildningen?

* Sju goda råd som man aldrig bör negligera

12 00 Kursutvärdering, diplomutdelning och info om ICS Tutorship

12.15 Lunch

13 00 Kursen avslutas

[Anmälan här.](#)

JURIDISKA HÖRNET: VAD GÖR VI NÄR FARTYGEN LÄMNAR UTTJÄNTA NÖDRAKETER I KNÄT PÅ OSS?

"Jag har ett 'litet' problem som växer med tiden; ingen vill nämligen längre ta emot den pyroteknik som vi får av fartygen." Så skrev en medlem till föreningen för en tid sedan och fortsatte:

"Polisen tar tyvärr inte emot pyroteknik, inte heller räddningstjänsten, sjöräddningen, återvinningsstationerna eller återförsäljare av pyroteknik.

Problemet är att vi har hamnat i ett ingenmansland sedan Polisen säger att då de inte längre har plats att förvara sånt här och hänvisar istället till att samtliga återförsäljare som säljer pyroteknik är skyldiga att ta emot pyroteknik.

Det låter enkelt men i praktiken nekar ALLA återförsäljare att ta emot dem. De har inte heller plats säger de.

Av de åtta återförsäljarna jag ringde så var det två som kunde tänka sig att ta emot vanliga små nödbloss OM jag köpte exakt lika många nya på samma gång.

Sveriges Skeppsmäklareförening
(The Swedish Shipbrokers' Association)

Nr 11 2021 sid 9
www.swe-shipbroker.se

Därför är vi helt låsta och sitter här med ett lager av pyroteknik i vårt kontor som är beläget i ett flerfamiljshus. Vad katten kan vi göra åt detta?”

Föreningen kunde inte hitta någon annan lösning än att ringa Transportstyrelsen som ändå reglerar det fartygsgenererade avfallet som lämnas in i svenska hamnar och vi fick följande svar från Stina Paulin, sakkunnig miljö på Transportstyrelsens sjö- och luftfartsavdelning.

”Jag har diskuterat med en jurist men jag kan inte säga annat än att vi famlar lite i hur det ska tolkas.

Det era agenter har i sina källare får ni höra med kommunen om.

Det vi reglerar är ju vad hamnarna ska ta emot och det är en tolkningsfråga huruvida det ska anses vara avfall som uppstår under ett fartyg drift eller inte. Hittills har vi ansett att om det handlat om enstaka nödraketer så bör det räknas som fartygsgenererat avfall och ingå i no-special-fee. Rör det sig om ett flertal tex pga. att de blivit utgångna och många ska bytas ut så har vi ansett att de INTE bör anses vara driftsavfall och alltså INTE omfattas av ska ingå i no-special-fee. Men gränsen mellan få och flertal är förstås vag.

Vi sitter med implementeringen av nya mottagningsdirektivet och överväger att låta hamnarna ta direkt betalt vid de tillfällen fartygen lämnar farligt avfall, vilket skulle vara tillämpligt tex för nödraketer. Men den nya föreskriften är inte klar ännu.

Ledsen att jag inte kunnat lämna ett mer exakt svar än såhär, som sagt var så hoppas jag att vår kommande föreskrift kommer att vara tydligare.”

Därefter har vi även genomfört en undersökning bland medlemmarna om vilka ytterligare ämnen de haft problem att lämna in i svensk hamn. Den sammanställningen har vi därefter lämnat in till Transportstyrelsen som ett underlag inför deras föreskriftskrivande.

SJÖFARTSVERKET INFÖR ANLÖPSFAKTURA – OCH KUNDERNA RASAR!

Föreningskansliet har fått starta reaktioner på Sjöfartsverkets senaste förändring gällande kundfakturor. Tidigare har Sjöfartsverket skickat ut en samlingsfaktura, men den kommer nu att ersättas av en så kallad anlöpsfaktura där kostnaderna för varje enskilt anlöp genererar en faktura. Andra fakturor, exempelvis de som inte innefattar ett anlöp till hamn, faktureras separat.

Det innebär att alla kommer att få fler fakturor från Sjöfartsverket, men att de i gengäld blir möjliga att hantera elektroniskt – om man har ett sådant ekonomisystem. Oavsett vilket

distributionssätt man haft tidigare, e-faktura, e-postfaktura eller brevaktura, kommer alla att behöva gå över till den nya lösningen med anlöpsfaktura.

Sjöfartsverket har nu i veckan lanserat den nya fakturalösningen och det var alltså dessa första mottagare av anlöpsfakturer som nu rasar över förändringen.

Eller som en av dem skrev till föreningskansliet:

- Katastrof! Det är mitt ordval. Idag fick jag in 10 fakturer på mail istället för 1 samlingsfaktura. Varje faktura har mellan 1 och 6 bilagor.

Detta kommer innebära 1 000-tals fler fakturer att hantera för oss agenter per år. Det är inte alla som kan ta emot e-fakturer och vi måste då printa ut allt. Detta medför också större risk att något missas att printas ut.

- Nu måste föreningen kämpa för samlingsfaktura igen! För oss fartygsagenter är detta tio steg tillbaka. Återigen ändrar Sjöfartsverket något över en natt utan att tänka på konsekvenserna för oss småföretagare.

Så varför gör Sjöfartsverket den här förändringen?

- Bakgrunden till att vi nu väljer att gå över till ett nytt och mer modernt faktureringsystem handlar i grund och botten om att vi som affärsverk måste förhålla oss till hur våra olika kunder vill hantera sina fakturer från oss. Bland annat ser vi att allt flera kunder går från tidigare analoga faktureringsystem till mer digitala lösningar. Det handlar med andra ord både om en pågående digitalisering inom branschen, men också en utveckling som går hand i hand med digitaliseringen av vårt samhälle i stort. Fortsätter vi att blicka in i framtiden tror vi också att ännu fler kunder kommer upptäcka fördelarna med att hantera sina fakturer via olika digitala verktyg, säger Sjöfartsverkets presschef Carl-Johan Linde.

- Det nya faktureringsystemet som vi nu lanserar är dessutom framtaget med hjälp av våra egna kunder. Exempelvis har vi låtit några av våra största och mest krävande kunder själva fått tycka till om det nya systemet via en tidigare kundundersökning. En undersökning som också kommit att visa att de allra flesta av kunderna som deltagit ställer sig positivt till det nya upplägget.

- Det nya systemet gäller för samtliga kunder med start från sista november. Men vi vill också vara tydliga med att om man som kund till Sjöfartsverket behöver vår hjälp att hantera sina fakturer så går det givetvis bra att kontakta oss direkt, säger Carl-Johan Linde.

Föreningen har full förståelse för att digitaliseringen gör det effektivare för de större kunderna som Stena Line och andra rederier, liksom för de fartygsagenter som ingått i förstudien och kanske just därför hunnit ställa om. Tyvärr har ju inte detta gällt alla Sjöfartsverkets kunder, varav många är mindre aktörer.

För dem blir denna förändring något som bara trillande in som en jobbig överraskning, utan någon som helst framförhållning.

Vi är också besvikna över att vi ännu inte fått svar på frågan om varför inte Sjöfartsverket kan låta kunderna välja mellan samlings- eller anlöpsfakturor? I alla fall under en övergångstid. Kanske kan vi få svar på den frågan till nästa nummer!

Information om e-faktura kommer att finnas på Sjöfartsverkets hemsida <https://www.sjofartsverket.se> Om man vill ändra distributionssätt för fakturorna eller har frågor kring detta kan man höra av sig till anlöpservice: portcall@sjofartsverket.se

KALENDARIUM

December

8 – 9

[Kurs i EU:s nya tullkodex UCC \(fullsatt\)](#)

Mars

10
15 – 16

Sjölog – Chalmers sjöstudenters arbetsmarknadsmässa
[Kurs i EU:s nya tullkodex UCC](#)

April

11

Sista anmälningdag till vårens examen i [ICS Tutorship](#)

Maj

16 – 26

[Examen](#) i ICS Tutorship

Juni

3

Årsmöte i Västerås (inbjudan kommer inom kort)



Sveriges Skeppsmäklareförening
(The Swedish Shipbrokers' Association)

Nr 11 2021 sid 12
www.swe-shipbroker.se