

Nr 1 2023



2023-01-16

# SKEPPSMÄKLARNYTT

## TULLVERKET SPECIAL:

- Tullverket – och ett vanligt fall ur verkligheten
- Tullverket – och kravet på 260 miljoner
- Tullverket – och en drabbad hamn
- Tullverket – vad är grundproblemet?
- Tullverket – vad kan föreningen göra åt allt detta?
- Tullverket – ska vi sluta befatta oss med tulldeklarationerna?

- Dom i förvaltningsrätten: arvoden för utlägg och besättningsbyte är aldrig momsfria
- Nya regler för passagerare på färja och kryssningsfartyg
- Föreningens remissvar till gränspolisens om Sveriges gränsövergångsställen
- ICS Tutorship – för dig som vill veta mer om skeppsmäkleri

- Allt om grunderna i torrlastbefraktning – under två fullspäckade dagar i mars
- Tullkurs för dig som vill veta mer om UCC – under två fullspäckade dagar i april
- Kalendarium
- Jobbannons: TSA Agency söker fartygsagenter i Göteborg och Gävle



Sveriges Skeppsmäklareförning  
(The Swedish Shipbrokers' Association)

Nr 1 2023 sid 1  
[www.swe-shipbroker.se](http://www.swe-shipbroker.se)

## TULLVERKET – OCH ETT VANLIGT FALL UR VERKLIGHETEN

De som brukar läsa Skeppsmäklarnytt vet att flera olika fartygsagenter under årens lopp fått miljonkrav från Tullverket för enkla misstag de råkat göra under sin arbetsdag.

Upprinnelsen är i de allra flesta fall de samma; en fartygsagent begår ett misstag i MSW och upptäcker det själv, för det mesta innan fartygets last ens skingrats i hamnen. Men trots att det inte funnits något uppsåt, eller ens någon vinning för någon part har Tullverket vägrat rätta till misstaget utan istället skickat krav på flera miljoner. I det här aktuella fallet riktades kravet mot rederiet som lossat sin last i en svensk hamn och anlitat en svensk fartygsagent.

Tullverket vägrade att låta fartygsagenten ens komma in med synpunkter eftersom agenten inte ansågs vara part i målet. Trots att det alltså var agenten som begått felet, och trots att fartygsagenten fått information om att rederiet skulle göra fartygsagenten skadeståndsskyldig vid fällande dom.

I det här fallet blev det ingen regress från rederiets sida, förvaltningsrätten, som var första instans, konstaterade helt enkelt att då det inte varit rederiets skyldighet att rapportera godset när det fördes in i Sverige, kan de heller inte dömas att betala de miljoner SEK som Tullverket krävt. Tullverket har inte överklagat detta.

Rederiet i fråga friades alltså helt och fick till och med ersättning från Tullverket för delar av sina advokatkostnader. Men trots att det nu gått snart två år sen den domen vet inte agenten i fråga om det går att slappna av eller om Tullverket till slut ändå väljer att kräva agenten på de miljonbelopp som Tullverket anser ska utgå.

- Det känns skönt att inte rederiet drabbades i alla fall, och nu hoppas vi förstås bara att Tullverket lägger ner målet helt och hållet. För det viktigaste i sammanhanget är ju att staten inte förlorat en krona på vårt misstag. Hade vi bara fått rätta till det när vi upptäckte det hade till och med Tullverket sluppit förlora pengar, säger fartygsagenten till Skeppsmäklarnytt.

## TULLVERKET – OCH KRAVET PÅ 260 MILJONER

Vi har alltså flera fall som pågår just nu, och kraven från Tullverket har ofta legat på nivåer som två miljoner eller, som i ett annat fall, tjugo miljoner. Men ändå var vi många som trodde att vi hört fel när vi förstod att Tullverket var beredda att skicka ett krav på 260 miljoner till en fartygsagent. Det här fallet har ännu inte kommit så långt i rättsprocessen, agenten i fråga har ännu bara fått en förhandsunderrättelse om vad

som komma skall. Och nu har de möjlighet att förklara sig innan Tullverket ska fatta sitt avgörande beslut.

## **TULLVERKET – OCH EN DRABBAD HAMN**

Dock är detta med miljonkrav från Tullverket inte något som bara drabbar fartygsagenter som gör fel, även andra aktörer kan drabbas. Bakgrunden i det här aktuella fallet är att en hamn, som också är tullager, hade en kund som ändrat sina tullrutiner.

Istället för att rapportera in varje gång det gjordes ett uttag från tullagret, vilket bara resulterade i en massa onödig administration, hade företaget beslutat att deklarerat en hel fartygslast med en gång. Eftersom lasten ändå inte genererade någon tull eller andra skatter blev det hela bara mindre administration, inga ökade kostnader. Eller borde ha blivit...

De nya rutinerna missades vid det första deklARATIONstillfället och kunden glömde att underrätta tullombudet om att en tulldeklaration skulle lämnats för hela lasten. Misstaget upptäcktes först vid kundens egen årliga inventering av tullagret.

Ingen från Tullverket hade upptäckt något och staten hade inte förlorat en krona, men kunden ville att det skulle bli rätt och en självrättelse skickades till Tullverket den 10 november 2017. Den icke införtullade delen av lasten hade då ett värde på 50 miljoner SEK.

Tullverket funderade på saken och återkom i juni 2018 med ett beslut om att hamnen, i form av tullager, skulle påföras energiskatt, koldioxidskatt, svavelskatt och moms, på totalt drygt 267 miljoner SEK. Det året omsatte de 320 milj SEK, så självklart var detta ett besked som togs emot med skräck och fasa.

Sedan 2017 har det här ärendet överklagats till förvaltningsrätten och kammarrätten och nu har Högsta förvaltningsdomstolen meddelat att de inte ger prövningstillstånd.

Därmed står Tullverkets krav fast.

Det kan inte vara rimligt att ett enstaka misstag, där det inte fanns någon risk för staten att gå miste om skatteintäkter, leder till en kostnad för ett företag om drygt 267 miljoner SEK.

Borde det inte gå att ordna på något annat sätt?

Sista ordet lär inte vara sagt i det här fallet heller.

## TULLVERKET – VAD ÄR GRUNDPROBLEMET?

Så som Sveriges Skeppsmäklareförening ser det är Sveriges fartygsagenters problem med Tullverket att det inte finns någon sans och balans mellan att göra ett administrativt fel och de ekonomiska konsekvenser som detta fel genererar.

En fartygsagent, som kanske får 10 000 SEK för att sköta ett anlop, ska inte behöva riskera att ett misstag som görs vid inrapporteringen av en stor råoljetanker genererar en tullskuld på mångmiljonbelopp!

Vi har under årens lopp sett det hända ett flertal gånger. En fartygsagent klickar i en felaktig ruta i MSW, försöker rätta till sitt misstag när det väl upptäcks (notera, det är agenten själv som upptäcker felet) men Tullverket vägrar att ta emot rättelsen.

Även digitaliseringen har i det här fallet förvärrat situationen. Förr kanske kraven var lika höga, men då ringde Tullverkets tjänstemän när denne insåg att det kommit in en felaktig tullanmälan på faxen, och därefter var det bara att göra om allt igen. Allt löstes i samförstånd och ingen större skada var skedd. Nu, i och med MSW, är allt digitaliserat och därmed svart eller vitt; ett fel är ett fel och kan inte, som systemet är uppbyggt idag, rättas till i efterhand.

Sveriges Skeppsmäklareförening vill verkligen inte tillbaka till faxens tidevarv, och vi har full förståelse för att inte tulltjänstemännen ska behöva ägna tid åt att rätta fel som begås av andra.

Men då kräver vi i gengäld en teknik som fungerar hela vägen ut!

## TULLVERKET – VAD KAN FÖRENINGEN GÖRA ÅT DETTA?

Styrelsen i Sveriges Skeppsmäklareförening har alltså brottats med den här frågan under många år. Vi har sett förändringen och att Tullverkets krav ökat för varje gång vi skrivit om detta.

Vi har skrivit till Tullverkets gd för att se om vi inte gemensamt kan komma fram till en lösning, men svaret därifrån har hela tiden varit att Tullverket är bakbunden av EU-lagstiftningen. Det märkliga är dock att i exempelvis Danmark, Tyskland, Frankrike och Nederländerna är inte detta ett problem.

Det är bara i Sverige som staten plötsligt kan omvandla ett administrativt misstag, helt utan uppsåt, till en otillbörlig införsel och därmed påföra energiskatt, koldioxidskatt, svavelskatt och moms till summor som vida överskrider lastens värde. För att inte tala om jämförelsen med det arvode som till exempel den felande

fartygsagenten fått. Momsen som läggs på toppen av de övriga skatterna är dessutom inte avdragsgill för den som felat, den parten har inte avdragsrätt för moms.

Sammanlagt har allt detta kokat ner till ett samfällt styrelsebeslut i Sveriges Skeppsmäklareförening: nu får det helt enkelt vara nog!

## **TULLVERKET – SKA VI SLUTA BEFATTA OSS MED TULLDEKLARATIONERNA?**

Vid senaste styrelsemötet restes förslaget att våra medlemmar borde sluta befatta sig med tulldeklarationerna. Inget seriöst företag kan be en anställd utföra en uppgift där ett misstag kan äventyra hela företagets existens.

Vårt förslag, som kommer att diskuteras vid årsmötet den 5 maj i Göteborg, innebär, om det går igenom, att Sveriges fartygsagenter rekommenderas sluta göra Tullverkets deklarerationer via MSW efter den 1 juni i år - om inte följande villkor först uppfylls:

\* MSW måste garantera att uppenbart administrativa fel markeras så att det tydligt framgår att något inte står rätt till. Detta ska alltså ske så fort allt inkommit, inte först när ATA sätts, såsom görs idag när lossning medges i samband med att fartyget kommer till kaj. Det måste helt enkelt byggas in begränsningar i MSW som baseras på vilken data som lagts in eller vilka rutor som inte kryssats i, som exempelvis omöjliggör misstaget att deklarerera tredjelands gods som inrikes gods om dokumentation är upplagd därefter.

\*Tydliga felmeddelanden för kritisk information i ärendelistan. Likt en summerad åtgärdslista som inte förvinner i mängden i loggen.

\* Helst skulle vi vilja få kritiska felmeddelanden från Tullverket, Kustbevakning eller andra myndigheter på sms, eller via den sedan flera år efterfrågade MSW-appen. (Att få felmeddelanden för att en farledsdeklaration inte är inlagd i systemet kl 04 00 på natten är inte intressant.)

\* Tullverket måste få en lagstiftning som rimmar med sans och balans. Om ett misstag begås, och man själv upptäcker det och rättar till det, ska det INTE räknas som olovlig införsel och generera mångmiljonkrav, det ska på sin höjd generera ett krav på... ja, vad då? Inte 260 miljoner SEK i alla fall!

Fortsättning lär följa.



# DOM I FÖRVALTNINGSRÄTTEN: ARVODEN FÖR UTLÄGG OCH BESÄTTNINGSBYTE ÄR ALDRIG MOMSFRIA

När Sveriges Skeppsmäklareförening för snart 15 år sedan började arrangera momskurser slog det nästan ner som en bomb hos vissa fartygsagenter att taxiresor och hotellövernattningar aldrig kunde säljas vidare utan moms, och det gällde alltså oavsett om redaren var svensk, europeisk eller från tredje land.

Detta är alltså annorlunda mot andra sjöfartskostnader som är undantagna från moms. Dessutom har de flesta uppdragsgivare som eventuellt skulle ha betalt moms ändå sluppit genom att uppge VAT-nummer (gäller inom EU) eller (om de är stationerade utanför EU) varit helt momsbefriade.

Efter mycket knorr från rederierna är det idag en procedur som alla lärt sig hantera; det vill säga fartygsagenten fakturerar ut momsen och köparen får begära pengarna tillbaka, vilket sker via det egna landets skattemyndighet om man finns inom EU.

Besvärligt, ja visst, men det är enligt svensk lag och därmed bara att rätta sig efter.

Värt att notera är dock att Skatteverket tycker att det ska vara svensk moms, 25 procent, på klareringsarvodet om rederiet finns i Sverige, då man anser att det är en administrativ tjänst och inte en fartygstjänst.

Men 2020 brände det till igen och ett av våra medlemsföretag fick ett skattetillägg från Skatteverket för att de inte hade debiterat moms på den "outlay fee" och den avgift som de lagt på fakturan för besättningsbytet. Kravet innehöll alltså både själva momsen (som enligt Skatteverket borde ha fakturerats ut) och ett skattetillägg på 20 procent.

Eftersom klareringsarvodet är momsfritt (när fakturamottagaren är utanför Sverige) har många fartygsagenter utgått från att även de extra arvoden som läggs till själva klareringsarvodet är momsfritt. Men så anser alltså inte Skatteverket - och tyvärr har de nu fått rätt i Förvaltningsrätten!

- Det här känns helt horribelt, särskilt som det gäller fartyg som lämnade svenska farvatten för flera år sedan. Det finns inte en chans att vi kan få dem att betala den här svenska momsen, flera år efteråt, säger medlemsbolagets vd.

- Det värsta är att nu när vi åker på att betala momsen, är den inte avdragsgill i nästa momsdeklaration för oss, det blir alltså en ren kostnad.

Sveriges Skeppsmäklareförening rekommenderar därför samtliga fartygsagenter att från och med nu tydligt skilja på det vanliga klareringsarvodet, som alltid är momsbefriat när fakturamottagaren är utanför Sverige, och de ytterligare arvoden

man tar ut för själva jobbet med att hantera taxi, hotell etc, och som alltså ska generera svensk moms.

Detta innebär att fartygsagenten har avdragsrätt för den ingående momsen på taxi (6 procent) och hotell (12 procent). På uppdragsgivarens faktura ska sedan nettobeloppet öppet redovisas och därefter ska 6 respektive 12 procents moms läggas på.

Arvodet som är knutet till taxin och hotellet ses alltså av Skatteverket som en marginal och både själva "utlägget" och agentens arvode ska därmed behandlas på samma momsmässiga sätt.

En del fartygsagenter har sedan urminnes tider angett ett "lump sum"-pris för anlöpet (det vill säga anlöpet har ett enda pris som ibland genererar mer arbete, ibland mindre) men arvodet är det samma.

Detta borde enligt Sveriges Skeppsmäklareförening kunna fortsätta även efter domen, det vill säga arvodet innebär bara moms om rederiet är svenskt, men kanske osvuret är bäst. Och något förhandsbesked från Skatteverket är inte heller att vänta.

## **NYA REGLER FÖR PASSAGERARE PÅ FÄRJA OCH KRYSSNINGSFARTYG**

Som meddelats tidigare kommer EU i maj i år införa en automatiserad in- och utstämpling av alla som reser genom EUs yttre gräns. Tanken är alltså att alla som kommer in i EU registreras in i EUs jättelika datacentral och stannar kvar där tills man scannas ut igen. Systemet kommer att registrera personens namn, typ av resedokument, biometriska uppgifter (fingeravtryck och tagna ansiktsbilder) samt datum och plats för in- och utresa.

Tanken är att manuella stämplingar utgår för att istället ersättas av digitala stämplingar, men granskningen av pass och dess äkthet kvarstår som tidigare.

Detta gör att gränsövervakningen blir säkrare för EU och det gemensamma gränsskyddet.

Framförallt hoppas EU på det här viset upptäcka vilka som befinner sig i EU längre än deras visum eller viseringsfria tid tillåter och att det ska blir svårare att utföra dokument- och identitetsbedrägerier. På sikt kan det innebära mer av automatiserade gränskontroller och självbetjäningssystem vid större gränsovergångsställen.

Som ytterligare ett sätt att underlätta gränspassager införs också under 2023 ETIAS (European Travel Information and Authorisation System). Alla som åkt till USA de

senaste åren har fyllt i deras ESTA, och nu inför alltså Schengenländerna ett liknande system, men kallar det ETIAS.

Det ska vara enkelt och man ska i de flesta fall få ett godkännande på bara några minuter, och det ska vara infört från och med september i år.

Det här kommer inte att påverka sjömännen, om kansliet har fattat det hela rätt, utan gäller bara för kryssnings- och färjepassagerare. Rederierna måste helt enkelt bygga upp egna system för att kontrollera att alla inresta passagerare har ett giltigt ETIAS och att de scannats genom EES.

FONASBA, vår egen internationella skeppsmäklareförening bevakar de här frågorna och och från dem har vi fått Frontex, EU:s egen gränspolis, sammanställning av frågor och svar för den som vill veta mer om EES och ETIAS. [Läs mer här!](#)

## **FÖRENINGENS REMISSVAR TILL GRÄNSPOLISEN OM SVERIGES GRÄNSÖVERGÅNGSSTÄLLEN**

Som vi skrev i förra numret av Skeppsmäklarnytt är det olyckligt att polisen efter flera års utredande inte kan presentera mer än fyra nya gränsövergångar, det vill säga hamnar där det är möjligt att göra besättningsbyten.

De hamnar vi saknar särskilt är Umeå/Kvarken, Köping, Wallhamn och flera hamnar i Väneren. Föreningens remissvar är djupt kritiskt till att sjömännen inte kunnat åka hem när de fullgjort sin tjänstgöring ombord, bara för att hamnen inte utsetts till gränsövergångsställe. Detta måste ändras!

Vårt remissvar har följande rubriker:

- \* Viktigt med förståelse för sjöfartens villkor**
- \* Frustrationen när sjömännen nekas åka hem efter avslutad tjänstgöring**
- \* Bra att fyra hamnar lagts till i listan över gränsövergångsställen i Sverige**
- \* Men även dessa hamnar borde lagts till listan**
- \* Om hamnen är gränsövergångsställe: Ta betalt för OB-tid och ställ krav på framförhållning – men se alltid till att sköta uppgiften!**
- \* Om hamnen inte är gränsövergångsställe: Ge fartygsagenterna rätt att föra sjömannen till närmsta gränsövergångsställe**



Hela remissvaret kan läsas på vår hemsida, [www.swe-shipbroker.se](http://www.swe-shipbroker.se) eller [Remissvar](#)

Vi väljer dock att citera slutklämman på remissvaret:

”Bara när allt detta är uppfyllt kan vi säga att vi har en fri rörlighet för varor, tjänster och personer inom EU. Det är helt fel väg att gå att ställa hinder i vägen för den fria rörligheten för de sjömän som fraktar de varor som vi så väl behöver.

Ute i Europa kommer gränspoliserna till fartygen för utstämpling, utan problem

När Sveriges Skeppsmäklareförening förra året sökte stöd för vår sak inom ECASBA, vår europeiska skeppsmäklareförening, hade européerna svårt att förstå problemet. Ute i Europa är detta en ickefråga. Behöver en sjöman mönstra av kommer gränspoliserna, punkt slut.

Det räcker dock med att titta på en europakarta för att förstå den inställningen. Ta Belgien som ett exempel. Belgien har flera stora hamnar som omsätter mer än alla de svenska ihop, men har mindre än 70 kilometer kuststräcka. Sverige har 2 400 kilometer kust. Plus att vi har hamnar i både Väner och Mälaren med internationell trafik.

Sveriges Skeppsmäklareförening och dess medlemsföretag finns alltid tillgängliga för att försöka hitta lösningar som kan balansera gränspolisens resursbrist och sjömannens behov av att komma hem. Kan man till exempel tänka sig att låta slussarna i Trollhättan bli ett gränsövergångsställe? Finns det andra förslag som underlättar för alla?

Ingen begär att det ska finnas en gränspolis i varje svensk hamnstad, särskilt inte standby 24/7. Men vi kräver faktiskt att den för Sverige så viktiga sjöfarten ska fungera!” Hela remissvaret kan läsas [här!](#)

## ICS TUTORSHIP – FÖR DIG SOM VILL VETA MER OM SKEPPSMÄKLERI

Hur blir man skeppsmäklare om man inte vill läsa tre år på högskolan? Ett sätt kan då vara att läsa vår globala skeppsmäklarutbildning, som administreras av oss, men vars kvalitet garanteras av skeppsmäklarorganisationen ICS i London.

Sveriges Skeppsmäklareförening är ICS' representant i Sverige och kan erbjuda Tutorship-utbildning i samtliga ämnen som leder till antingen Foundation och Advanced Diploma eller Professional Qualifying Examination.

Mer info på vår hemsida: [www.swe-shipbroker.se](http://www.swe-shipbroker.se) eller maila [info@swe-shipbroker.se](mailto:info@swe-shipbroker.se)  
Privatpersoner kan ansöka om stipendium på upp till 10 000 SEK per år.

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

---

Nr 1 2023 sid 9  
[www.swe-shipbroker.se](http://www.swe-shipbroker.se)

# ALLT OM GRUNDERNA I TORRLASTBEFRAKTNING – UNDER TVÅ FULLSPÄCKADE DAGAR I MARS

Den här kursen kan alla gå, i alla fall alla som vill få en bred överblick över sjöfartens blodomlopp – befraktning!



Kursen bygger på en blandning av undervisning och problemlösning i grupp.

Mera specifikt vänder sig kursen till:

- \* Alla som kommer i kontakt med befraktning på skeppsmäkleri eller rederi.
- \* Den som arbetar inom industri eller handel och köper in sjötransporter.
- \* Andra sjöfartsanställda som vill bredda sina sjöfartskunskaper.
- \* Även andra som vill förkovra sig i sjöfartens villkor, oavsett om man jobbar på Sjöfartsverket, Tullverket, Trafikverket, Transportstyrelsen eller Kustbevakningen!

Sveriges Skeppsmäklareförening är kursarrangör, men all undervisning ges främst av skeppsmäklare **Patrick Hillenius**, före detta vd på Gothenburg Chartering i Göteborg. Men även **Robin Eliasson** på WERKS Advokater AB deltar och förklarar skillnaderna mellan Gencon 94 och det nya Gencon 2022.

Kursen hålls i Göteborg **15 - 16 mars 2023** och hela programmet, inklusive kursmaterial, lunch, fika och middag kostar 12 000 kr exkl moms, per person. Medlemmar kan ansöka om utbildningsstipendium.

[Läs hela kursprogrammet här!](#)

[Eller gå direkt till kursanmälan!](#)

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

---

Nr 1 2023 sid 10  
[www.swe-shipbroker.se](http://www.swe-shipbroker.se)

# TULLKURS FÖR DIG SOM VILL VETA MER OM UCC – UNDER TVÅ FULLSPÄCKADE DAGAR I APRIL

Sveriges Skeppsmäklareförening arrangerar i vår återigen en tullkurs om UCC (Union Customs Code - EU:s nya tulllagstiftning). Kursen fokuserar på sjötransporter och är uppdaterad med de senaste nyheterna och refererar till presentationer på Tulldagarna och Sjöfartsentusiastdagen samt information från ECASBA och FONASBA.

Den nya lagstiftningen implementeras successivt med nya krav på digitaliserad uppgiftslämning under perioden 2021–2025 och innebär ett paradigmskifte med nya tullsystem, uppgiftslämning, tullprocesser, principer, begrepp vid införsel och utförsel av transportmedel och varor inom EU.

Under 2023 blir det främst förändringar inom uppgiftslämning inkl nya system för standardiserad importtulldeklaration och processer för transitering.

Den utan jämförelse största förändringen sker med start 1 mars 2024 i ett nytt centralt EU-system av importkontrollsystemet (ICS2) där fas 3 gäller för transporter på sjö, lands- och järnväg.

Inför starten av denna förändring krävs under 2023 både interna och externa förberedelser som vi kommer att beskriva och diskutera. Dessutom fokuserar vi särskilt på skillnader och konsekvenser för sjötransporter under en halvdag.

Kursen avslutas med en grundläggande genomgång av tullrätt, inklusive de konsekvenser en felrapporterad tulldeklaration kan få.

Vi vänder oss till anställda hos våra medlemsföretag, men välkomnar också andra aktörer i logistikbranschen med ansvar för verksamhetsutveckling och budgetansvar som berör tullhantering.

Ingen förkunskap inom tull krävs, kursen är på en övergripande nivå för att alla ska få insikt om förändringarna och dess påverkan på det egna företagets verksamhet, kunder och samarbetspartners, så att man därefter ska kunna bedöma konsekvenser och åtgärder i tid.

Kursen hålls 18 – 19 april 2023 i Göteborg och kostar 12 000 SEK för två heldagar, inkl luncher, middag och kursmaterial. Medlemmar kan ansöka om stipendium.

**Lars-Gunnar Nilsson**, med många år på Tullverket och som konsult på Spedak AB, står för kursinnehållet i en och en halv dag, medan advokaten **Milad Samadi** på WERKS Advokater AB belyser rättsläget under en halvdag.

[Läs hela kursprogrammet här!](#) [Eller gå direkt till kursanmälan!](#)

Sveriges Skeppsmäklareförening  
(The Swedish Shipbrokers' Association)

---

Nr 1 2023 sid 11  
[www.swe-shipbroker.se](http://www.swe-shipbroker.se)

# KALENDARIUM

## Februari

9 Styrelsemöte i Stockholm.  
23 Resultatet offentliggörs från ICS-skrivningarna i november.

## Mars

15 – 16 [Befraktningkurs](#) i Göteborg.

## April

12 Sista dag att anmäla sig till ICS Tutorship inför majtentorna.  
18 – 19 april [Tullkurs](#) i Göteborg.

## Maj

4 Styrelsemöte i Göteborg.  
5 Årsmöte i Göteborg, med middag på Börsen  
15 – 25 maj Examensskrivningar i vår internationella skeppsmäklarutbildning, på kontoret i Göteborg.

## Juni

27 – 30 Sveriges Skeppsmäklareförening driver tillsammans med övriga sjöfartsklustret den Maritima Mötesplatsen under Almedalsveckan.  
Vill du delta? Maila [berit.blomqvist@swe-shipbroker.se](mailto:berit.blomqvist@swe-shipbroker.se)



I år har vi tre nya Sjöfartsentusiaster, Carbomax, Elof Hansson och Stockholms hamna. De kommer att presenteras närmare i kommande nummer.

Sveriges Skeppsmäklareförening  
(The Swedish Shipbrokers' Association)

---

Nr 1 2023 sid 12  
[www.swe-shipbroker.se](http://www.swe-shipbroker.se)

## TSA Agency söker två fartygsagenter, en till vårt kontor i Gävle och en till Göteborg

*Är du lösningsorienterad, sätter kunden i fokus och är intresserad av en omväxlande position på ett Skeppsmäkleri så är detta platsen för dig!*



### Om TSA Agency Sweden AB:

TSA Agency Sweden is a dedicated and reliable partner for all your shipping needs in Swedish ports. As an independent agency arm, we are committed to providing the right service at the right time, ensuring that our clients receive unparalleled quality and timely service. Our team of experienced and highly motivated professionals is ready to serve you with cost-effective solutions that meet your unique needs and exceed your expectations.

With years of experience in the shipbroking and shipping industries, we understand the common needs and challenges faced by oil companies, traders, industrial suppliers, and other shipping professionals. However, no matter how unique your needs may be, we are always ready to go the extra mile to meet them. Whether you require assistance with vessel arrangements or any other service, we will gladly do our best to make all necessary arrangements quickly, efficiently, and at very competitive rates.

While many shipping agents only focus on a single industry, TSA Agency Sweden serves a wide range of industries, understanding and able to meet the specific challenges and needs of each. We have the knowledge and expertise to navigate the complexities of the shipping industry and provide tailored solutions that meet the needs of each of our clients. Trust TSA Agency Sweden to be your reliable partner in all your shipping endeavors in Sweden.

### Tjänsten:

Du ingår i ett operativt lag som ansvarar för att säkerställa ett kostnadseffektivt fartygsanlöp för våra kunder dygnet runt årets alla dagar.

Du kommer tillsammans med dina kollegor ansvara för rapportering till diverse myndigheter, informationsspridning, offertskrivning, fakturering samt logistiska utmaningar som uppkommer på stående fot. Du kommer också ha möjligheten att arbeta mot de flesta segmenten inom sjöfart, så väl spedition och tulldokumentation samt direkt mot de olika fartygstyperna.

Tjänsten innefattar också arbete under obekväma arbetstider i form av jourtjänstgöring på rullande schema.

### Kravspecifikationer:

- Goda kunskaper i Engelska i både tal och skrift
- Social och kundorienterad
- Tidigare utbildning och/eller erfarenhet av sjöfart eller spedition är starkt meriterande.
- Kunna ta egenansvar och är lösningsorienterad
- Körkort B

Placering Göteborg: Föräldravikariat Januari 2023 - September 2023.

Placering Gävle: Visstidsanställning

### Ansökan:

Du ansöker jobbet genom att skicka CV till VD Mårten Zetterberg enligt nedan uppgifter. Märk ansökan med ditt namn placeringsort, dvs "Göteborg" eller "Gävle" i subjektet.

Mail: [marten.zetterberg@tsaagency.se](mailto:marten.zetterberg@tsaagency.se)

Tel: +46 708 100 339

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

---

**Nr 1 2023 sid 13**  
**[www.swe-shipbroker.se](http://www.swe-shipbroker.se)**