

Nr 2 2024



2024-02-29

SKEPPSMÄKLARNYTT

Tullspecial - om trafikillstånd och PoUS som börjar gälla redan nu på fredag, 1 mars
Tullverkets tidsplan för införande av UCC system under 2024

Riksdagens maritima nätverk om sjöfartens gröna omställning
Niklas Nilsson tog en Advanced Diploma
Nya stipendier att söka för privatpersoner som vill läsa ICS

Dags att anmäla sig till årsmötet på Viking Glory
Momskurs för sjöfartens aktörer 9 - 10 april
Kalendarium



Sveriges Skeppsmäklareförning
(The Swedish Shipbrokers' Association)

Nr 2 2024 sid 1
www.swe-shipbroker.se

TULLSPECIAL - OM TRAFIKTILLSTÅND OCH PoUS SOM BÖRJAR GÄLLA REDAN NU PÅ FREDAG, 1 MARS

Föreningen har anordnat flera kurser kring den nya EU-lagstiftningen UCC och vi har även tidigare skrivit om de nya reglerna i Skeppsmäklarnytt, senast i förra numret.

Men nu börjar det bli allvar och vi gör därför ett tullspecialnummer där vi samlar den informationen vi hittills fått fram. Allt är inte på plats, ens hos Tullverket och senast den 13 februari gjorde Tullverket en justering som berör trafiktillstånden och platser.

Trafiktillstånd

När trafiktillstånden upphör den 1 april var det tänkt att alla i stället skulle ansöka om "godkänd plats" (anläggning för tillfällig lagring, annan godkänd plats) eller "tullager", för att få lossa icke-unionsvaror. Tullverket har nu meddelat oss att de tar bort kravet på "godkänd plats" och "tullager" i de fall där inget lagringsbehov finns.

Det innebär att alla som idag gör så kallade "direktförtullningar", det vill säga som i förväg lämnar in en importdeklaration och som inte har behov av att lagra varorna kommer att kunna fortsätta att göra det även efter den 1 april. Tulldeklarationen måste därmed finnas på plats innan lossning kan medges. Det är alltså bara aktörer som har behov av lagring som ska söka lagringstillstånd.

Tullverket tillägger i sitt utskick att de återkommer med mer detaljerad information på www.tullverket.se inom kort och de tackar även för det stora engagemanget i frågan, som har gjort dem uppmärksamma på problemet.

Mer information:

<https://www.tullverket.se/nyheter/nyheter/viseroverreglernaforimportvidsjotransporter/efterdialogmednaringslivet.5.586d06b518b6116f98541b2c.html>

PoUS-systemet

Som vi skrev i förra numret kommer alltså stora förändringar vad gäller hur man ska bevisa varors tullstatus som unionsvaror.

Redan nu på fredag, den 1 mars 2024, införs det nya PoUS-systemet (Proof of Union Status), ett EU-centralt system, som ersätter den tidigare pappershanteringen med T2L/T2LF.

Den första fasen av PoUS är avsett för digital hantering av tullstatusbevis för unionsvaror och betyder att från och den 1 mars 2024 ska företag registrera tullstatusbevis i PoUS-systemet, invänta bestyrkande och få tilldelat ett

referensnummer MRN (Master Reference Number). Det gäller för unionsvaror med ett värde på över 15 000 €. Innan återinförelse skall MRN registreras i PoUS som "presenterat" (ankomstrapporterat).

[Länk till Tullverkets hemsida med mer information om PoUS.](#)

Föreningens medlemmar fick ställa frågor till Tullverket

Efter vår senaste tullkurs i januari fick kursdeltagarna och föreningens tullgrupp den 12 februari möjlighet att ställa frågor till Tullverket och svaren redovisas nedan, så som vi uppfattade dem. Föreningen tackar både Tullverkets tjänstemän för att de tog sig tid och vår kurslärare Lars-Gunnar Nilsson, SPEDAK AB, som hjälpt till med sammanställningen.

Vi vet att om värdet överstiger 15 000 €, ska det gå över PoUS, men hur lyder definitionen? Är det 15 000 € per faktura, kolli, B/L eller vad då?

Definitionen är varuvärdet på försändelsen (B/L) det vill säga summa varuvärde i fakturan/fakturorna, ex Works, exklusive andra kostnadsslag.

Om värdet överstiger summan ska det alltså PoUS registreras, bestyrkas och MRN-anges efter 1 mars?

Ja, överstiger varuvärdet 15 000 € per försändelse måste en registrering göras i EU:s centrala system PoUS. Uppgifterna skickas elektroniskt till tullmyndigheten i avsändarlandet som en ansökan om bestyrkande.

Tullmyndigheten beslutar manuellt (i Sverige) om varje enskilt ärende - dess bestyrkande, alternativt begäran om komplettering, uppladdning av dokument i e-tjänst eller beslutar om annullering.

Om tullmyndigheten bestyrker, tilldelas MRN i PoUS och aktören meddelas via e-post att svar finns i PoUS systemet. Aktören behöver logga in i PoUS för att se hela meddelandet. PoUS är ett slutet och separat system från övriga "tullsystem". Aktören i PoUS bör därför registrera sin e-postadress i PoUS systemet.

Har aktören tillstånd ACP (Godkänd utfärdare av bevis för tullstatus som unionsvaror) kan denna aktör registrera och bestyrka ärendet själv i PoUS och får därmed MRN direkt. En utskrift lär vara möjlig i PoUS.

PoUS MRN ska registreras i MSW lastdeklaration i fältet med rubrik T2.

Observera - före fartyget ankomstrapporterats, ska MRN i PoUS-systemet registreras som "presenterat" vid återinförelse (ankomstrapporterat) för att tullstatus "unionsvara" ska anses vara bekräftad vid ankomst, vilket är förutsättningen för att unionsvarorna ska kunna få skingras efter lossning.

När Tullverkets avdelning för Fartygsklarering från och med 3 juni inför automatisk kontroll av lastdeklaration, kontrolleras också att PoUS MRN har en registrerad "presentation" av återinförsel i PoUS-systemet. Tills dess kontrolleras detta manuellt av tulltjänstemän.

Om "presentation" av återinförsel inte är registrerad för PoUS MRN vid fartygets ankomst anses varorna ha tullstatus som icke-unionsvara och är under tullövervakning, placerad i tillfällig lagring, till dess tullbevis för unionsvara presenteras.

**Är det rätt uppfattat att det finns undantag såsom:
Tillståndshavare (ACP?) som stämplar fartygsmanifest?**

Ja, undantag från registrering i PoUS gäller tillståndshavare ACP för stämpling fartygsmanifest, TIR-transiteringar eller fiskeloggar som även efter införandet av PoUS fas 1 utgör grund för bevis om varors tullstatus som unionsvaror fram till PoUS fas 2. Det betyder att om du som godkänd utfärdare använder fartygsmanifest för att bevisa tullstatus som unionsvaror kan du fortsätta att använda manifestet enligt den nuvarande modellen tills Pous fas 2 driftsätts.

Fas 2 har Tullverket planerat ska ske i samband med full drift av EMSW/MNSW (Maritime National Single Window) den 15 augusti 2025. Befintliga tillståndshavare för ACP kommer att kontaktas av Tullverket för omprövning av tillståndet.

Varför behöver manifestet överhuvudtaget laddas upp i MSW - när alla varor är unionsvaror? Vad är det för syfte och till vilken nytta?

Ja, det är ett absolut krav att alla varor skall presenteras (anmälas) vid ankomst för då börjar tullövervakning och därmed måste man även styrka varans tullstatus – unionsvara, icke unionsvara eller att varorna är under en pågående transitering.

Finns det en övergångsperiod, kan vi ansöka om dispens så att vi får använda T2L/F efter 1 mars?

Nej, det finns ingen övergångsperiod eller dispens. Formulären T2L/T2LF får inte längre användas efter 1 mars, oavsett varuvärde, om inte transporten påbörjades innan och inom giltighetstid.

När någon säger sig ha gjort en PoUS och hänvisar till MRN, går det att kontrollera för annan aktör, än den som registrerade PoUSen, att MRN och uppgifter stämmer?

Ja, kommissionen ska samtidigt med öppnandet av det centrala webbsystemet PoUS 1/3 2024 också öppna en webbsida med möjlighet att fråga på PoUS MRN utan krav på behörighet. Oklart vilka exakta uppgifter som visas.

Inga lösningar "system till system" är aktuella för PoUS i Sverige enligt Tullverket. Registrering och bestyrkande samt kontroll av presentation vid återinförsel sker alltså helt manuellt, av utfärdare och tulltjänstemän.

Det finns inga testmiljöer, handledningar för PoUS-systemet eller någon webbsida. Däremot publicerade Tullverket den 26 februari bland annat utförliga "hjälpptexter" – sök på Tullverkets hemsida "PoUS" och välj punkterna 1–4.

Även efter införande av PoUS fas 1 ska vi precis som tidigare använda fakturor och transportdokument som tullstatusbevis - om värdet är under 15 000 €. På hemsidan står det att det förutsätter att dokumenten innehåller de uppgifter som krävs. Vilka uppgifter är det som krävs på dessa handlingar? Fakturan eller transportdokumentet måste åtminstone innehålla följande information:

- Avsändarens fullständiga namn och adress, eller den berörda personens fullständiga namn och adress om den berörda personen inte är avsändare,
- kollinas antal och slag,
- märken och referensnummer,
- varubeskrivning,
- bruttovikt i kg,
- varornas värde,
- containernummer, i förekommande fall, T2L- eller T2LF-kod, beroende på vad som är tillämpligt,
- den berörda personens underskrift
- det tullkontor i avsändarland som kan bestyrka uppgifterna

Går det att använda befintliga T2L/F om värdet understiger?

Nej. Men man får registrera i PoUS även om värdet understiger gränsen eller använda fakturor, transportdokument enligt föregående punkt.

Ska de bestyrkas av tullmyndighet efter 1 mars?

N/A, formulären T2L/F får ej användas mer.

Om man registrerar i PoUS ska avsändarlandets tullmyndighet bestyrka ärendet och tilldela MRN.

Om man använder fakturor, transportdokument för varor under varuvärdegränsen behöver de inte bestyrkas i avsändningsland, men Tullverket kan begära att dokumenten ska laddas upp i Tullverkets e-tjänst för kontroll med det bestyrkande tullkontoret i avsändarland. Om avsändarlandet är Sverige är det tullkontor SE003033 (Arlanda) oavsett var i landet varorna befinner sig. Alla aktörer behöver ha behörighet till Tullverkets e-tjänst.

Hur hittar vi informationen i e-tjänsterna kring hur man ansöker om behörigheten inom PoUS?

Om man inte redan har tillgång till Tullverkets e-tjänster (Tullverkets egna webb-applikationer) är det den första åtgärden. Man behöver inget särskilt tillstånd för att få tillgång till PoUS-systemet, tillgång till systemet ansöker man om via inloggning i Tullverkets e-tjänster.

<https://www.tullverket.se/foretag/ansokochdeklarera/etjansterforforetag.4.7df61c5915510cfe9e7f65f.html>

Alla med ett EORI-nummer kan enkelt få tillgång till systemet, oavsett om man har tillstånd som godkänd utfärdare av tullstatusbevis (ACP) eller inte. Skillnaden mellan tillståndshavare och icke-tillståndshavare är att de med tillstånd endast skickar in ansökan för registrering av tullstatusbevis unionsvara, medan icke-tillståndshavare skickar in för bestyrkande via en ansökan och får invänta svar. PoUS-systemet gäller endast för tullstatusbevis unionsvaror f.d. T2L och T2LF.

När det gäller anvisade platser. Hur stort är området för en sådan plats? Kan till exempel Kalmar Hamn vara EN anvisad plats, eller behöver man ange kaj? Finns, som för godkänd plats, krav på en karta som visar gränser för anvisad plats?

Tullverket började med att anse att den anvisade platsen var vid boj eller vid kaj. Nu anser Tullverket att hela hamnområdet (enligt UNLOCCode) är den anvisade platsen. (Notera att t.ex. SEGOT omfattar flera hamnar – Tors-, Arendals-, Älvsborgs-, Skandia-, Skarviks-, Rya- med flera hamnar och att ankarplatser har egen unik kod). Tullverket har inte fastställt en karta som visar områdets gränser eller undantag inom området. En "godkänd plats" har enligt tillståndet, t.ex. för tillfällig lagring, ett specifikt område enligt en karta inom en specifik hamn.

Tullverket hänvisar aktörer som önskar dessa uppgifter att kontakta Sjöfartsverket som ansvarar för UNLOCCode i Sverige.

Är Tullverkets förteckning över anvisade platser en officiell lista över beslutade anvisade platser eller blandat med ännu ej beslutade?

Alla platser på listan är beslutade platser.

Finns driftsansvarig eller kontaktperson som mäklare kan vända sig till med frågor för en viss anvisad plats?

Tullverket har inte prövat eller utsett driftsansvarigt företag, kontaktperson för anvisade platser.

Kan ni förklara varför aktuella godslokalkoder till viss UNLOCODE inte får publiceras, det enda som syns är ju tre bokstäver "ABC"?

Enligt Tullverket är det GDPR som hindrar Tullverket att publicera koder på förvaringsplatser.

När i omställningen till PoUS kommer avlastare eller skeppsmäklare med större volymer att kunna skicka EDI-meddelande eller ladda upp excel-ark och dylikt för att reducera administrativ börda?

För PoUS, både in- och utförelse, har Tullverket inga planer att komplettera kommissionens centrala PoUS-system med nationella systemlösningar. Varken för EDI-meddelande eller uppladdningsbara excel-ark.

Sveriges Skeppsmäklareförening
(The Swedish Shipbrokers' Association)

Nr 2 2024 sid 6
www.swe-shipbroker.se

När kommer excelarket som behövs när AVA-anmälan den 3 juni ska göras, innan EMSWe är klar?

Tullverket lovar att en excel-mall kommer att publiceras i god tid före 3 juni 2024. EXCEL filen är en förutsättning för att Tullverket ska kunna använda MSW och förse dem med uppgifter i enlighet med UCC samt för att kunna automatisera processen med ankomstrapportering av sjötransporter till dess EMSWe/MNSW i Sverige är i full drift.

Vi som agerar direkt ombud kan fortsätta göra våra Export-deklarationer via Tullverkets E-tjänster, men är det möjligt att se det nya utförandet enligt UCC Bilaga B? Vi har förstått att Import kommer få många fler boxar/uppgifter att fylla i, blir det även samma utökning av uppgifter för exportdeklarationen? När kommer den och hur ser den ut?

Tullverket har nyligen publicerat handledningar för steg 1, 2 och 3 samt tidigare tekniska specifikationer för export och utförelse. Dessa beskriver uppgiftskrav och det är riktigt uppfattat att det är samma utökning av uppgifter.

Till skillnad mot Införelse svarar Tullverket tydligt att man kommer att erbjuda e-tjänster för alla stegen i TESS, utan reservationer för sjötransporter, trots att EMSWe också omfattar att hantera steg 2 och 3 i Utförelse.

Notera att övergångsperioden för export och utförelse nu är kortare, 1 oktober – 2 december 2024, TDS stängs 3 december 2024.

Följande frågor fick svar efter mötet:

Hur anges ankarplats i importdeklaration TDS/TESS så att varorna går att frigöra från ankarplats? Frågan gäller ankarplatser och anvisad plats vid läktring (t.ex. lossning av varor i omgångar/delar till annat mindre fartyg, t.ex. ankrat fartyg för stort djupgående för hamnen i Luleå.)

Enligt senaste uppgift kan varor på anvisad plats endast frigöras genom att man lämnar in en importdeklaration i förväg där referens (LRN) i FAL2 (blocket last i MSW reportal) anges. Tullverket skall då "granska och klarera" denna importdeklaration manuellt, är det tänkt. Uppgiften i importdeklarationen för fältet förvaringsplats skall lämnas tom för att kompletteras av Tullverket manuellt. Mer information ska komma.

Kommer skeppsmäklare att kunna registrera AVA och DTL manuellt i e-tjänster (U2S) och skicka EDI-meddelande till TESS? Detta gäller inför omställning för sjötransporter avseende AVA och DTL – om EMSWe blir försenad eller som reservrutin?

Nej, enligt senare uppgift anser Tullverket att uppgifter för införsel måste lämnas i MSW/EMSWe/MNSW och får inte lämnas i TESS. För utförsel har Tullverket en motsatt uppfattning och utvecklar steg 2 och 3 i TESS även för sjötransporter.

TULLVERKETS TIDSPLAN FÖR INFÖRANDE AV UCC SYSTEM UNDER 2024

2024-01-28 NCTS 5

”Big Bang” 2024-01-28, ingen övergångsperiod. Omläggning från NCTS 4 till NCTS 5.

2024-03-01 Proof of Union Status (PoUS)

”Big Bang” 2024-03-01, ingen övergångsperiod, oavsett transportslag och in- eller utförsel. För varuvärde över 15.000 € ska digital registrering av bevis för tullstatus unionsvara göras i EU:s centrala system PoUS. MRN tilldelas. Nuvarande formulär T2L/F upphör att gälla, oavsett varuvärde. MRN ska dessutom registreras för presentation när återinförsel sker.

2024-03-01 Anmälan om varans ankomst (AVA) – landsvägstransport

2024-03-01 Anmälan om varans ankomst (AVA) – landsvägstransport

Transportörer (carrier) på landsväg, eller annan aktör, ska digitalt lämna importdeklaration i förväg. Vid bevakad gränsövergång rekommenderar Tullverket att transportören lämnar ett samlingsdokument på papper för att det ska gå att snabbt visa vilka deklarationer som omfattar varorna på bilen. I och med samlingsdokumentet kommer Tullverket betrakta uppgiftskraven för Ava och I2 uppfylla.

Vid obevakad gränsövergång tillkommer tillståndskrav samt en e-postavisering 1 timma innan gränsövergång. Fr.o.m. 2025-01-01 måste digitalt I2-meddelande lämnas.

2024-04-01 Trafiktillstånd upphör, nya ”platser” och rutiner

Senast till 2024-03-31 skall befintliga trafik tillstånd fasas ut. Dessa ersätts med platser som Tullverket har anvisat. Till de anvisade platser har Tullverket kopplat olika krav för att få lossa och importdeklarera varor. Rutiner, villkor och konsekvenser är nyligen ändrade och flera frågor saknar ännu svar.

2024-05-01 NCTS 5 – järnvägstransport

Senast till 2024-05-01 ska alla järnvägstransporter från och till Norge helt transporteras under transitering med NCTS 5 vilket kräver att lastning och lossning sker hos aktörer med tillstånd som Godkända Avsändare respektive Godkända Mottagare då platser för lastning/lossning av järnvägstransporter oftast inte tullövervakas av tullkontor. Sådana platser är hamnar eller hos större process- eller tillverkningsföretag.

2024-06-03 Anmälan om varans ankomst (AVA) – sjötransport

"Big Bang" 2024-06-03, ingen övergångsperiod. Uppgiftslämning via MSW ska kompletteras med en semi-strukturerad EXCEL-fil med fler uppgifter som ska uppfylla UCC uppgiftskrav samt kunna automatisera hanteringen av lastdeklaration på Tullverkets fartygsklarering. Denna tillfälliga "lösning" gäller tills EMSWe/MNSW i Sverige är i full drift 15 augusti 2025.

2024-06-03 Importkontrollsystemet ICS 2 – fas 3 sjötransport

Transportörer (carrier) sjö ska börja lämna SID i förväg digitalt på master B/L nivå i EU:s centrala system ICS2 mellan 3 juni och senast till 4 december 2024. Dessutom tillkommer andra digitala uppgiftslämningar för hanteringen av SID master B/L. Registrering av ankomst av fartyg (ATA) ska också göras i ICS 2-systemet, men bara vid första införselort i EU.

2024-09-02 Import, förenklad och kompletterande deklaration

Under en övergångsperiod mellan 2 september och 27 september ska ny digital förenklad eller kompletterande tulldeklaration börja lämnas i TESS. Därefter stängs TDS för nya tulldeklarationer. Under övergångsperioden kan respektive typ av tulldeklaration bara hanteras i samma system, ingen konvertering. Görs typerna av olika aktörer, måste aktörer synkronisera sin övergång.

2024-10-01 Export, SUD och utförselhantering

Under en övergångsperiod mellan 1 oktober och 2 december ska alla aktörer lämna nya digitala meddelanden i TESS som helt ersätter motsvarande i TDS och dagens därutöver manuella rutiner och pappershantering 3 december.

2024-10-01 Tillfällig lagring anläggning – flygtransport

Transportörer (carrier) flyg, eller annan aktör, ska börja lämna en digital deklaration (DTL) för tillfällig lagring på anläggning mellan 2024-10-01 och senast 31 december 2024.

Dessutom tillkommer andra digitala uppgiftslämningar för hantering under tillfällig lagring för både tillståndshavaren och deklareranten.

För sjö gäller nuvarande rutiner med MSW till EMSWe/MNSW i Sverige är i full drift 2025-08-15.

2024-11-01 Import, EIDR

Under en övergångsperiod mellan 1 november och senast 31 december införs en ny digital hantering av registrering av förenklad deklaration i bokföring (EIDR) respektive anpassad kompletterande tulldeklaration att lämnas i TESS. Därefter avvecklas lokalt klareringsförfarande i TDS.

2024-12-04 Importkontrollsystemet ICS 2 – fas 3 sjötransport

Transportörer (carrier) sjö, eller annan aktör, ska börja komplettera SID digitalt med house B/L nivå i EU:s centrala system ICS2 mellan 4 december 2024 och senast till 1 april 2025. Dessutom tillkommer andra digitala uppgiftslämningar för hanteringen av SID house B/L.

RIKSDAGENS MARITIMA NÄTVERK OM SJÖFARTENS GRÖNA OMSTÄLLNING

Den 14 februari var det återigen dags för Riksdagens Maritima Nätverk att kalla till möte, den här gången om sjöfartens gröna omställning. En av talarna var Skeppsmäklareföreningens Birna Ödefors, vd på Maersk Nordic.



- Vi är gärna med och utvecklar nya bränslen, som här med Laura Maersk som bland annat anlöper Helsingborg och som drivs med metanol. Men vi måste ha alla med på båten, transporterna kommer att bli dyrare med renare bränslen.
- Att minska prisgapet mellan konventionella och gröna bränslen är idag en av de viktigaste åtgärderna för omställningen, menar hon.

Övriga talare var Urban Frauke, professor PÅ KTH, som berättade om senaste nytt från forskningen om den gröna omställningen och framtidens sjöfartsbränslen; Helene Samulesson, kommunikationschef på Wallenius Marine presenterade rederiets syn på fossilfri sjöfart, möjligheter och utmaningar, Claes Fredriksson, vd på Liquid Wind talde sig varm om grönt elektrobränsle för sjöfarten och Stockholms hamnars vd Magdalena Bosson berättade vad som krävs för framtidens gröna hamn.

Träffarna inom Riksdagens Maritima Nätverk arrangeras av Johanna Rantsi (M) och Mattias Ottosson (S), båda sjöfartspolitiska talespersoner som sitter i Trafikutskottet. Men det är Maritimt Forum som administrerar det hela och i höst kommer det att bli ytterligare två träffar. Totalt deltog 32 personer, varav några var medlemmar i Maritimt Forum som fick delta i mån av plats. Och lokalen som egentligen bara tar 30 blev proppfull!

Sveriges Skeppsmäklareförening
(The Swedish Shipbrokers' Association)

Nr 2 2024 sid 10
www.swe-shipbroker.se

NIKLAS NILSSON TOG EN ADVANCED DIPLOMA OCH BLIR DIPLOMERAD FARTYGSAGENT

Niklas Nilsson på Becoship har klarat examen i ICS Tutorship i Shipping business och sitt specialämne Port agency, och får därmed diplommet Advanced Diploma. Han fick kämpa lite extra eftersom han blev magsjuk mitt under förra vårens examensveckor. Då hann han bara skriva det ena ämnet, som han klarade, innan han blev sjuk och eftersom man för att få diplommet måste skriva båda ämnena vid samma examenstillfälle bestämde han sig för att försöka igen. Trots att han då fick skriva om det ämne han redan klarat.



- Det känns jätteskönt att det gick vägen nu, säger Niklas Nilsson.

Han får även föreningens egen utmärkelse Diplomerad Skeppsmäklare. För det krävs förutom att man tagit en Advanced Diploma (eller ämnena Shipping business plus antingen Port agency, Liner Trades, Ship Sale and Purchase, Tanker Chartering, Dry Cargo Chartering eller Ship Operation and Management) att man arbetar på ett medlemsföretag och har ett minst ett års yrkeserfarenhet inom sin disciplin.

Diplomet kommer Niklas Nilsson att få ta emot på höstens Sjöfartsentusiastdag den 14 november i Göteborg, dit han är inbjuden.

Två andra elever klarade minst ett ämne under höstens examen:

Sveriges Skeppsmäklareförening
(The Swedish Shipbrokers' Association)

Nr 2 2024 sid 11
www.swe-shipbroker.se

Mattias Borstrand, Wagenborg Shipping, klarade båda ämnena Port agency och Ship operations & management.

Marcus Törnqvist, Stockholm Exergi, klarade Legal principles in shipping business.

Nästa examenstillfälle är den 13–23 maj, med sista anmälningdag den 10 april.

Läs mer om ICS Tutorship på hemsidan:
<http://www.swe-shipbroker.se/ICS-Tutorship>

Hör av dig till info@swe-shipbroker.se för ytterligare information och anmälningblankett.

NYA STIPENDIER ATT SÖKA FÖR PRIVATPERSONER SOM VILL LÄSA ICS

Personer som läser ICS Tutorship privat, och alltså inte får utbildningen betald av sin arbetsgivare, kan söka stipendium från Skeppsmäklareföreningen. Det finns fortfarande medel att dela ut från Clarence Dybecks Stiftelse för sjöfartsutbildning som har gett föreningen ett stipendium för detta ändamål. Det gäller för upp till hälften av kostnaden och max 10 000 kr per person. Det finns en begränsad pott och det är först till kvarn som gäller.

Hör av dig till info@swe-shipbroker.se för ytterligare information och anmälningblankett.

DAGS ATT ANMÄLA SIG TILL ÅRSMÖTET PÅ VIKING GLORY

Nu är det dags att anmäla sig, i alla fall om man vill bestämma hyttkategori själv, hytterna med sjöutsikt och premiumhytterna är de med störst åtgång.

Även om vi självklart hela tiden vetat att vi inte blir ensamma på vår kryssning 23 – 24 maj, var det ändå lite kul när vi förstod att Viking Glory inte bara kommer hysa skeppsmäklare, det kommer även att vara många inom de så kallade blåljusrkena som kommer att vara med då det arrangeras en branschryssning för dem, även kallad RAPS – en kryssning för Räddningstjänst, Ambulans, Polis och Sjukvård. Dessutom underhåller Titiyo!

Nu har det alltså blivit hårt tryck på biljetterna, och även om vi har tid på oss till 1 april vill Viking Line gärna veta så snart som möjligt om alla 100 hytterna kommer att utnyttjas.

Alla medlemmar uppmanas därför att genast anmäla sig, anmälan blir ändå inte bindande förrän 1 april. Det är i dagsläget oklart om vi kan fylla på med fler platser efter 1 april..

Viking Glory, som avgår från Viking Lines terminal i Stockholm kl 20 00 den 23 maj, är åter i huvudstaden kl 19 00 dagen därpå.



Förutom själva föreningsstämman (där bland annat en ny ordförande och tre nya styrelseledamöter ska väljas) kommer vi även att ha en workshop om föreningens framtida strategi.

Vad vill vi med Sveriges Skeppsmäklareförening? Vad ska vi förändra? Ska vi byta namn? Bredda medlemsbasen? Vad är bra och ska behållas? Vad kan förbättras?

Dessutom blir det föredrag på temat Gröna korridorer – för framtiden, med Stockholms Hamnar och Viking Line, medan vi i sakta mak färdas genom huvudstadens vackra skärgård.

Detta vill du inte missa!

Priserna för hytt, möte samt all mat och dryck är 2 600 kr per person.

[Läs hela programmet i detalj!](#)

[Eller gå direkt till anmälningstalongen.](#)

Sveriges Skeppsmäklareförening
(The Swedish Shipbrokers' Association)

Nr 2 2024 sid 13
www.swe-shipbroker.se

MOMSKURS FÖR SJÖFARTENS AKTÖRER 9 - 10 APRIL

Det här är vår succékurs där dina frågor kring moms besvaras; speciellt framtagen för dig som arbetar som fartygsagent, i hamn, på rederi, varv, speditorsföretag, eller med skeppshandel eller skeppsmäkleri. Kursen börjar 13 00 den 9 april, slutar 16 00 dagen därpå.



Förra kursen i november 2022 blev helt fullsatt, så vänta inte med anmälan!

Kursen är även uppdaterad efter utslaget i EU-domstolen som fastslår att företag som tillhandahåller en transport utan att själv vara mottagare, exportör eller importör av varorna måste debitera moms på transporten. Vad betyder det för linjerederier och feederoperatörer? Vi reder ut begreppen!

Det har också kommit en ny dom i Förvaltningsdomstolen som ändrar momshanteringen för agency fee och outlay fee. Vad betyder det i praktiken?

Så frågan är; har du koll på vilka konsekvenser de ändrade reglerna fått för din verksamhet. Förstår du vad som menas med "öppet hav"? Och vad är skillnaden mellan tjänster som kan säljas momsfritt till alla parter och de som kräver en viss status på köparen? Är du medveten om att om du fakturerar med moms och det görs på felaktiga grunder får inte fakturamottagaren dra av momsen?

Om inte, anmäl dig till vår stora momskurs, specialframtagen för sjöfartsbranschen!

Kursen får alltid högsta betyg vid utvärderingarna och vi kör den nu för nionde gången. Kursen riktar sig till medarbetare som kommer i kontakt med momsfrågor under sin tjänsteutövning.

Kurslärare: Royne Schiess, momsexpert på Tellus Tax Advisory AB.
Plats: Chalmersska huset, Göteborg.

Läs mer och anmäl dig på vår hemsida, eller via [länken!](#)

Sveriges Skeppsmäklareförening
(The Swedish Shipbrokers' Association)

Nr 2 2024 sid 14
www.swe-shipbroker.se

KALENDARIUM

April

9 – 10
10

[Momskurs](#)

Sista dagen för anmälan till maj-examen i [ICS Tutorship](#)

Maj

13 – 23 maj

23 – 24

[Examen](#) inom Tutorship, vår internationella skeppsmäklarutbildning

[Årsmöte](#), ombord på Viking Glory! [Anmäl dig här!](#)

Juni

25 – 28

Almedalsveckan i Visby

November

14

Sjöfartsentusiastdagen, Göteborg. Save the date!



Sveriges Skeppsmäklareförening
(The Swedish Shipbrokers' Association)

Nr 2 2024 sid 15
www.swe-shipbroker.se