

SKEPPSMÄKLARNYTT

Årsmöte med många tack och en sol som flödar

ECASBA-möte som slår alla tiders rekord!

Björn Garberg: fler åtgärder behövs för ökad överflyttning

Juridiska hörnet: Vad är det som gäller för agentarvode?

Fyra skrev vårens examen i ICS tutorship

Sven-Olof Brax har avlidit

Kalendarium



Sveriges Skeppsmäklare
(The Swedish Shipbrokers' Association)

ÅRSMÖTE MED MÅNGA TACK OCH EN SOL SOM FLÖDAR

Sveriges Skeppsmäklares årsmöte den 8 maj var ovanligt händelserikt då både vd och ordförande avtackades: Berit Blomqvist efter 24 år som vd och Anna-Karin Ekman efter sex år i styrelsen, varav de sista två som ordförande.

Den blivande vd:n Carolina Kihlström deltog också och fick presentera sig för medlemmarna.

Till ny styrelseledamot invaldes Sara Lind, Alba Tankers Sweden.

Ny ordförande är Mathias Wideroth, Scandinavian Logistics Partners.

Mötet hölls i ett soligt Karlstad, ombord på Stella Polaris. Senast föreningen hade årsmöte i Karlstad var 2002, vilket var Berit Blomqvists första möte, hon tillträdde som vd senare samma år.



Berit Blomqvist utsågs till hedersledamot av stämman och tackades av med blommor och champagne.

Även Anna-Karin Ekman avtackades med blommor och champagne av föreningens vice ordförande Lisa Björklind som höll ett fint tal till sin avgående styrelsekollega.



Årsstämma ombord på Stella Polaris – allt medan solen självklart sken i Karlstad.

Det mest minnesvärda var kanske trots allt den festliga avslutningen i samband med årsmötesmiddagen som helt gick i vilda västerns tecken.



Anna Derkum, Lena Christenson Duus, Lisa Björklind, Ida Kristoffersson, Carolina Kihlström och Anna-Karin Ekman svidade om efter föreningsstämman.



Även Patrik Westraeus, Fredrik Hermansson, David von Platen och Fred Sternå anammade cowboy-stilen.



Och nästa år ses vi Gävle!

Då är det bland annat den här trion som sätter prägel på mötet.

Daniel Berglind (vit hatt), Peter Hedlund och Veronica Wallin har redan börjat planera för mötet som kommer att ske en torsdag i maj 2027.

På föreningsstämman fattades nämligen beslutet att hålla nästa föreningsstämma med efterföljande middag på en torsdag, istället så som vi haft det i 107 år, på fredagar.



Då sker mötet under Carolina Kihlströms ledning.

Sveriges Skeppsmäklare
(The Swedish Shipbrokers' Association)

ECASBA-MÖTE SOM SLÅR ALLA TIDERS REKORD!

Aldrig någonsin har så många anmält sig till ett ECASBA-möte, som i år. Vilket naturligtvis gläder oss alla!

60 personer från stora delar av världen deltar i mötet som börjar med välkomstreception i form av midsommarfest i Skeppsmäklarens trädgård, dvs hos Brax Shipping, och avslutas med skaldjurskryssning i Göteborgs skärgård.

Däremellan blir det en mängd föredrag med följande rubriker:

- * Gateways of Resilience: Agents and Brokers at the Frontline of Maritime Security.
- * European activity update.
- * What if ...the Nordic countries were only one?
- * Market update, including energy transition.
- * Panel discussion: How shipbrokers stay relevant and positioned as business relationships advance.
- * Pioneering Remote Pilotage with DanPilot.
- * Panel discussion: The benefits and challenges with EMSWE/MSW, Nemo, the Finnish way.



Det är fortfarande möjligt att ta emot fler anmälningar, men i morgon kl 12 00 stänger vi anmälan. Allt sker på Jacy'z i Göteborg. Vill du delta? [Läs mer och anmäl dig!](#)

Sveriges Skeppsmäklare
(The Swedish Shipbrokers' Association)

Nr 5 2026 sid 5
www.sverigesskeppsmaklare.se

BJÖRN GARBERG: FLER ÅTGÄRDER BEHÖVS FÖR ÖKAD ÖVERFLYTTNING

Sedan 2018 har Trafikverket haft uppdraget att ta fram förslag på att underlätta överflyttningen från väg till sjö, och de senaste åren har den Nationella samordnaren hetat Björn Garberg.

- Med rätt åtgärder, tydliga ramverk, stärkt samverkan och fortsatt fokus på fossilfrihet har sjöfarten potential att spela en ännu större roll i ett tillförlitligt och hållbart transportsystem i Sverige, säger han nu i en delrapport.

– Nu, med drygt ett år kvar som sjöfartssamordnare, väcks frågan: Vad krävs för att säkra fortsatt utveckling när uppdraget avslutas? Trots framsteg återstår mycket att göra för att sjöfarten ska bli ett mer konkurrenskraftigt och hållbart transportalternativ. Det behövs både nya initiativ och vidareutveckling av pågående insatser.

I rapporten föreslås följande åtgärder:

Inför ett tydligt ramverk för Vänern och Mälaren

De stora investeringarna i Södertälje sluss och Trollhätte kanal skapar nya möjligheter för sjöfarten att växa. Dessa vattenvägar är strategiskt viktiga för Sveriges godstransporter, men utnyttjas trots det inte fullt ut. För att få rätt förutsättningar behövs ett samlat ramverk som tydliggör ansvar, ambitioner och åtaganden för att utveckla transportsystemen i Vänern och Mälaren.

– Det handlar inte bara om infrastruktur utan också om regelverken och de rent marknadsmässiga förutsättningarna. Dessa påverkar alla sjöfarten och har stor betydelse för utnyttjandet av de nya slussarna, men hanteras trots det inte samlat, säger Björn Garberg.

Norden och Östersjöregionen i fokus

Norden och Östersjöregionen kan ta en ännu tydligare roll som ledande inom hållbar sjöfart. Flera initiativ är redan igång, både på politisk nivå och inom näringen. För att behålla momentum krävs fortsatt engagemang och nya samarbeten.

– Norden och Östersjöregionen kan fungera som föregångsområden för innovativa lösningar inom hållbar sjöfart och visa vägen globalt. Vi ser att utvecklingen av gröna sjöfartskorridorer går åt rätt håll, men tempot måste öka. Det kräver investeringar, teknisk utveckling och fortsatt samordning. Ett nationellt omställningsprogram och en tydligare myndighetssamordning är avgörande för att driva arbetet framåt på bred front, säger Björn Garberg

En informationsportal som stärker sjöfarten

När nya logistiklösningar planeras är tillgång till rätt kunskap avgörande. Därför är Trafikverkets arbete med att utveckla en informationsportal för sjöfarten ett viktigt steg. I portalen kommer information om och för sjöfart samlas på ett och samma

ställe vilket gör det enklare för fler aktörer att upptäcka möjligheterna med sjötransporter.

Etablera ett svenskt Short Sea Promotion Center

Ett svenskt Short Sea Promotion Center (SPC) kan främja sjöfarten genom aktiv dialog och samverkande insatser, inte minst med transportköparna. SPC består av ett nätverk europeiska organisationer som verkar för att främja närsjöfarten, alltså transporter till sjöss inom Europa. Liknande verksamheter finns redan i många europeiska länder, men i Sverige saknas långsiktig finansiering. Nästa steg bör vara att ta fram ett konkret förslag på hur ett svenskt SPC kan organiseras och finansieras, gärna med inspiration från Norge.

– När uppdraget som nationell samordnare närmar sig sitt slut är det viktigt att arbetet inte stannar av. Tvärtom behövs en tydlig plan för hur insatserna ska leva vidare och utvecklas. Med rätt åtgärder, tydliga ramverk, stärkt samverkan och fortsatt fokus på fossilfrihet kan sjöfarten bli en ännu viktigare del av ett tillförlitligt och hållbart transportsystem i Sverige, avslutar Björn Garberg.

Läs mer: <https://bransch.trafikverket.se/om-oss/aktuellt-for-dig-i-branschen3/aktuellt-for-dig-i-branschen/2026/2026-05/fler-atgarder-kravs-for-att-starka-sjofarten-och-driva-fossilfri-omstallning/>

JURIDISKA HÖRNET: VAD ÄR DET SOM GÄLLER FÖR AGENTARVODE?

Föreningens kansli får ofta frågan om vad som VERKLIGEN gäller när man fakturerar agentarvoden till svenska företag. Faktum är att vi inte vet exakt var gränsen går, för att avgöra det måste någon driva ytterligare ett fall till domstol.

Annars lutar sig Skatteverket mot befintlig domstolspraxis där det dömts så här:

När det gäller rena **klareringstjänster** är de fartygstjänster, dvs **alltid moms fria**.

Agency fee anser de däremot är en **huvudregelstjänst**, vilket innebär att det blir moms om fakturan skickas till Sverige, men utan moms om den går till utlandet.

För **Outlay fee och crew handling fee** anser de att det **alltid är svensk moms** om de utförs i Sverige (ingår i samma kategori som hotell, taxi etc)

Det svåra är att de grundat detta på det som ingick i tjänsterna i det aktuella målet som avgjordes för något år sedan i domstol.

Det är ju som vi vet aldrig exakt samma saker som debiteras när olika bolag fakturerar sina kunder. Olika fartygsagenter benämner arvoden olika och lägger in olika delar. Det innebär att vi inte kan luta oss mot vad arvodet kallas utan vad som faktiskt ingår i tjänsterna. Något förenklat kan man tänka enligt nedan (oavsett vad arvodet kallas):

Sveriges Skeppsmäklare
(The Swedish Shipbrokers' Association)

- Om det är hotell, taxi, andra utlägg kopplade till tjänster som är omsatta i det land där de sker, plus ett arvode, är det alltid svensk moms om utläggerna har varit i Sverige. Här kan vi ju ha olika momssatser och arvodet ska fördelas procentuellt över de underliggande utläggens momssatser, med samma procentsats som utläggerna haft.
- Om det inte är denna typ av tjänster, men inte heller "riktiga" klareringstjänster är det svensk moms om fakturan skickas till Sverige. (Rena administrativa tjänster, införskaffande av förnödenheter, hantering av personal, etc.)
- Om det är enbart rena klareringstjänster (anmälan fartygsanlöp och lotsning) är det aldrig svensk moms.

FYRA SKREV VÅRENS EXAMEN I ICS TUTORSHIP

Fyra elever har i maj skrivit examen i ICS tutorship i föreningens regi. De tentade ett eller två ämnen vardera, totalt fem stycken. Ämnena är allt från rena skeppsmäklarämnena som port agency och dry cargo chartering till ekonomi och juridik inriktat på sjöfarten. Resultaten kommer den 21 augusti.

Det nya läsåret i ICS tutorship startar under juni månad. Då kommer den information som finns på hemsidan uppdateras med nya datum och priser, men själva grunden är densamma, det vill säga självstudier med handledning av en tutor. Den som vill ha ett mail med all info, samt anmälningsblanketter när det är klart, kan höra av sig till kansliet (info@sverigesskeppsmaklare.se).

Det finns fortfarande stipendier kvar för den som studerar privat och alltså inte får utbildningen betald av sin arbetsgivare. Man kan få upp till halva kostnaden för utbildningen per läsår, max 10 000 kr. Mer info på hemsidan. Stipendierna har tilldelats föreningen från Clarence Dybecks stiftelse för sjöfartsutbildning.

SVEN-OLOF BRAX HAR AVLIDIT



Skeppsmäklare Sven-Olof Brax har avlidit, 88 år gammal. Närmast sörjande är hustru Eva, sönerna Johan

och Gustav med familjer samt stor del av sjöfartsnäringen.

Sven-Olof Brax är bondsonen som gick till sjöss redan som 14-åring, då på en av de stolta segelskutorna som syntes från föräldrahemmet, vid Vänerns strand. Vinden ersattes dock snart med diesel och innan han gick iland hade han seglat i nästan alla svenska linjerederier, världen över. Efter några års ekonomistudier på Handels arbetade han ett antal år på olika svenska rederier.

Sveriges Skeppsmäklare
(The Swedish Shipbrokers' Association)

Karriären som anställd tog dock tvärt slut i samband Bröderna Johansson-konkursen 1982.

Istället startade han eget, som köp- och försäljningsmäklare. Strategin la han upp direkt hemma i huset på Näset i Göteborg: han skulle besöka vartenda roro-rederi som fanns i världen. Han ville prata med redarna, förstå deras behov och därefter analysera marknaden och föreslå vilka fartyg de borde köpa för att förnya flottan i lagom takt. Självklart skulle han även sälja de fartyg som hade gjort sitt.

Det första rorofartyget han sålde fraktade tanks mellan fastlandet och Falklandsöarna, och den första färjan sattes i trafik mellan Cypern och Syrien, trots att det inte ens fanns en ordentlig kaj att fästa rampen mot. Det gick ändå.

Senare på 80-talet avvecklades Svenska Lloyd och det tonnaget skulle säljas, liksom färjorna Prinsessan Birgitta och Kronprinsessan Viktoria som Götaverken Arendal byggt för Sessanlinjens räkning, men som de inte längre kunde lösa ut. Det var då han besökte all världens färjeredare, inklusive sin tio år yngre studiekamrat från Handelshögskolan, Dan Sten Olsson.

Det blev början på en lång affärskontakt där Brax Shipping varit involverat i mycket av det som Stena köpt och sålt genom åren. Även DFDS har köpt och sålt fartyg via Brax Shipping, liksom italienska färjerederiet Moby Line.

Kanske var ändå Sven-Olof Brax mest stolt över sin medverkan i Star Cruises. Allt började med ett telefonsamtal från Kuala Lumpur och en man som berättar att familjen Lim blivit förtjust i Rederi AB Slites vackra fartyg Athena och Kalypso som de sett i reklambroschyrer i en resebyrå i Singapore. Nu hade han hört att rederiet fått stora ekonomiska problem, så kunde möjligen herr Brax vara behjälplig så att familjen Lim kunde få köpa dem?

Det blev början på det rederi som under storhetstiden hade flera hundra svenska sjöbefäl anställda och alla fartygen försäkrades av Swedish Club, med säte i Göteborg. Inget dåligt inflytande av en skeppsmäklare uppe i norr, långt från Kuala Lumpur.

Med ålderns rätt började Sven-Olof Brax så småningom trappa ner, glad över att den äldste sonen Johan axlat familjeföretaget vidare och att den yngste sonen Gustav fortsatte hans ungdomsdröm och idag seglar befälhavare.

Han gladdes också åt att hans företags trädgård varje höst pyntades för att ta emot alla nya chalmersstudenter (som läser Internationell Logistik) på en AW i Brax Shippings trädgård i Klippan.

Men till slut blev krafterna svagare och efter en tids sjukdom somnade så Sven-Olof Brax stilla in den 3 maj och till kontoret i Klippan har kondoleanserna strömmat in från hela världen, och den globala roro- och färjekonferensen Shippax inleddes nyligen med en tyst minut och ett långt minnesord över Sven-Olofs Brax skeppsmäklargärning. Tack för god vakt, Sven-Olofs Brax!

KALENDARIUM 2026

Juni

10 – 11

12 juni

ECASBA:s EU-konferens, i Göteborg [Anmälningsslänk!](#)
Officiell avtackning för Berit Blomqvist, missat inbjudan?
Maila info@sverigesskeppsmaklare.se eller ring 031 13 3494

23 – 25

Maritim Mötesplats under Almedalsveckan

Oktober

22

Sjöfartsentusiastdagen, på Posthotellet i Göteborg

November

9 – 10

Kurs i Linjesjöfart och hamnar, i Göteborg



Sveriges Skeppsmäklare
(The Swedish Shipbrokers' Association)