



SKEPPSMÄKLARNYTT

Transportstyrelsens besked om containervägning
Lanseringen av Single Window - uppskjuten igen
Även den nya unionstullkodexen börjar ta form
Under riksrevisorns lupp: Investeringar i farleder till allmänna hamnar
Nyfiken på ICS Tutorship? Kom till vår informationskväll 27 januari
Kalendarium
GOD JUL!

TRANSPORTSTYRELSENS BESKED OM CONTAINERVÄGNING

Transportstyrelsen är ännu inte helt klar med sitt arbete med regeländring med anledning av IMO:s resolution MSC 380(94). Det vill säga, det som gäller containervägning. Men de skriver på sin hemsida:

"Innan ändringarna börjar gälla i Sverige måste de införlivas med svensk rätt. Det är Transportstyrelsen som ansvarar för införlivandet, i detta fall genom att föra in ändringarna i sin föreskrift TSFS 2010:174 om lastsäkring. Föreskriftsarbetet beräknas vara slutfört i sådan tid att de nya reglerna kan börja gälla i Sverige samtidigt som IMO:s resolution träder i kraft, dvs. den 1 juli 2016."

Den huvudsakliga innebörden av IMO:s regeländring är att bruttovikten av en färdigpackad container ska bestämmas genom vägning.

Vägningen kan göras på två sätt:

- 1) Container med last vägs i sin helhet.
- 2) Ingående komponenter vägs var för sig, inklusive lastpallar, packningsmaterial och surrningsutrustning. Containerns egenvikt läggs till summan av de enskilt vägda komponenterna.



En bild säger mer än 1 000 ord sägs det ibland, och den här bilden får illustrera behovet av rätt vikt i containern...

Verifierad bruttovikt ska framgå i skeppningsdokumentet och IMO-resolutionen anger att transportköparen/avsändaren ("Shipper") ska säkerställa att verifierad bruttovikt av containern framgår i skeppningsdokumentet.

Om skeppningsdokumentet för en packad container saknar uppgift på verifierad bruttovikt får den inte lastas på fartyget.

Den viktigaste förändringen är alltså att en oberoende part måste verifiera containervikten INNAN den lastas på fartyget. Vikten ska framgå i transporthandlingarna och det är avlastaren som är ansvarig för att så sker. Transportstyrelsen har uttryckligen bett oss sprida denna insikt in i avlastarleden, vilket förslagsvis görs genom att man skickar det här numret av Skeppsmäklarnytt vidare till samtliga containerrederiers kunder. Alternativt bara kopierar in länkarna nedan i ett mail till dem.

Resolutionen och tillhörande guidelines samt FAQ och frågedesk återfinns på följande länk på Transportstyrelsens hemsida:

<http://www.transportstyrelsen.se/sv/sjofart/Fartyg/containervagning/> .

Man kan även prenumerera på information från Transportstyrelsen som berör regelarbetet genom att använda länken nedan.

<http://www.transportstyrelsen.se/sv/Om-webbplatsen/prenumerera-pa-information/> .

LANSERINGEN AV SINGLE WINDOW - UPPSKJUTEN IGEN!

Lanseringen av påkopplingen av Tullverket till Maritime Single Window skulle egentligen ha skett den 16 februari 2016, men är nu uppskjuten med en målsättning att komma igång innan sommaren.

– Vi har hela tiden sagt att vi redan i slutet av december vill kunna ge ett besked om vi kan stå fast vid anslutning till 16 februari eller inte. När vi i fredags såg att arbetet med Single Window inte går framåt i den takt som behövs för att hinna klart i tid valde vi att redan nu skjuta på lanseringen, säger Anne Törnqvist, processchef hos Tullverket.

Från Sjöfartsverkets sida är man naturligtvis besviken på det beskedet, men där arbetar man vidare med datumet 16 februari då Kustbevakningen ansluter.

Det var den 1 oktober som den myndighetsgemensamma MSW-portalen för all rapportering i samband med fartygsanlöp till svenska hamnar lanserades för första gången, även om det då bara var Sjöfartsverkets system för fartygsanmälan och Göteborgs Hamns anmälningsystem som kopplades på.

– För att undvika driftstörningar valde vi att lansera portalen i flera steg och nu arbetar vi med att koppla på de uppgifter som återstår och då först Kustbevakningen, säger Jörgen Sjöholm, projektledare för MSW.

Tidplanen nu är alltså att från och med 16 februari integrera besättnings- och passagerarlistor, hälsodeklarationer och sjöfartsskydd som i dag lämnas till Kustbevakningen och förhoppningsvis före sommaren gå vidare med de uppgifter för fartygsklarering som lämnas till Tullverket.

Detta förutsätter dock att gränssnittet mellan myndigheternas system är tillräckligt stabilt för att gå i drift och det är just här det har visat sig finnas svårigheter.

– Vi försöker undvika att driftsätta nya system mitt i semestertiderna, säger Anne Törnqvist.

Oavsett när startdatumet blir är dock regelverket det samma och vi kör här en sammanfattning så att åtminstone vi är förberedda när den stora dagen kommer:

– Det är i stort sett samma information som ska lämnas som tidigare, men den ska lämnas på ett annat sätt. Det betyder att dagens system med faxklarering helt kommer att upphöra när integreringen mot MSW sker, konstaterar Anne Törnqvist.

Det nya blir alltså att de flesta uppgifterna ska lämnas i strukturerad form. Det betyder att de ska vara maskinläsbara. Till att börja med kommer man emellertid att kunna skicka in vissa uppgifter som bifogade filer.

Sjöfartsverkets tjänst för lotsbeställning och farledsdeklaration har heller inte integrerats med MSW-portalen ännu. Målet är att det ska ske under våren 2016.

ÄVEN DEN NYA UNIONSTULLKODEXEN BÖRJAR TA FORM

Bakgrunden till MSW och andra förändringar är det arbete som pågår inom EU som syftar till att all informationsöverföring mellan företagen och tullmyndigheterna ska ske elektroniskt. Grunden till förändringsarbetet är den nya lagstiftningen, unionstullkodexen (UCC) som ska börja tillämpas den 1 maj 2016. Det är dock ännu osäkert exakt vilka datum som gäller för varje detalj, först 2020 ska den nya unionskodexen vara helt genomförd i hela EU.

Men redan under våren kommer nya tidsgränser att införas, eller rättare sagt Tullverkets tidsregler harmonieras med de som redan finns för förhandsanmälan till KBV och Sjöfartsverket. Det är naturligtvis en självklar effekt av just Single Window. Ska man bara behöva rapportera en gång måste det vara samma tidsregler som gäller för samtliga myndigheter.

En förhandsanmälan ska alltså lämnas senast 24 timmar innan fartyget ankommer till hamnen. Om resan är kortare än 24 timmar finns undantag från regeln. I så fall ska anmälan lämnas senast vid avgången från den föregående hamnen. Om ankomsthavnen inte är känd eller om den ändras under resans gång ska anmälan lämnas så snart uppgifterna är tillgängliga.

Om fartyget ska anlöpa flera hamnar ska en sådan förhandsanmälan lämnas inför ankomsten till varje hamn. Samma tidsgränser som nämnts ovan gäller.

För utgående fartyg ska anmälan lämnas innan fartyget ska hämta last eller passagerare som står under tullövervakning. Om ingen last eller passagerare ska hämtas ska anmälan lämnas innan fartyget lämnar den sista platsen det besöker innan det avgår från det svenska tullområdet.

Anmälan för ankommande och utgående fartyg lämnas normalt vid samma tillfälle.

Dessa uppgifter behöver lämnas:

Förhandsanmälan ska innehålla: samtliga uppgifter som lämnas i FAL-formulären 1–4:

- FAL1 – Allmän deklARATION
- FAL2 – LastdeklARATION
- FAL3 – ProviantdeklARATION
- FAL4 – BesättningsdeklARATION

uppgifter om den last som ska lossas:

- hänvisning till summarisk införseldeklARATION (MRN-nummer)
- uppgift om vilket tillfälligt lager eller annat lossningsställe varorna förs till (godslokalkod)
- uppgift om tull-id eller motsvarande om fartygets last innehåller varor som anmäls till en godkänd tullbehandling

- uppgift om mängd och enhet för den last som totalt ska lossas i ankomsthamnen
- uppgift om varornas tullstatus
- bifogad T2L om unionsvaror ska lossas.

Ansökan om proviantering för visst tillfälle och begäran om utlämning av proviant från fartygets förråd ska också skickas via MSW. De kan skickas in tillsammans med föranmälan eller i ett senare skede.

Beslut i flera omgångar

Tullverket kommer i och med förändringen att lämna beslut i flera omgångar. Besluten får fartygsagenten via MSW. Här följer en sammanställning av de beslut som kan vara aktuella, och vad som krävs för att ni ska få de olika besluten.

Ankomst till hamn

För att fartyget ska få anlöpa hamnen måste en förhandsanmälan ha lämnats enligt de tidsfrister som anges ovan. I stället för det tullpass som idag skickas via fax kommer fartygsagenten att få ett elektroniskt meddelande om att ankomst medges. När ni har fått det medgivandet får fartyget anlöpa hamnen.

Lossningsmedgivande

Först när fartyget har ankommit till hamnen kommer ni att få ett lossningsmedgivande. För att ni ska få medgivande att lossa godset måste summariska införseldeklarationer ha lämnats för all last ombord.

Godkännande av lastdeklaration

Varornas införsel till unionens tullområde ska anmälas inför ankomsten. Förutom en referens till de summariska införseldeklarationerna ska ni ha lämnat referens till efterföljande behandling för den last som lossas (exempelvis godslokalkod eller tull-id). Det ska även finnas uppgift om godsets status samt en bifogad T2L för unionsgod.

Proviaivering

Om fartyget har ansökt om proviantering får fartygsagenten via MSW meddelande om att proviantering medges. Detsamma gäller vid utlämning av proviant från fartygets förråd.

Avgångsmedgivande

Avgångsmedgivande kommer att ges via MSW och innebär att fartyget får avgå från hamnen.

Skeppsmäklareföreningens onda aningar:

Efter all denna information vill vi bara ännu en gång citera vårt eget remissvar från 1 december i år:

"Det finns en stor oro inom näringen om att rutinerna kring lossningsmedgivandet kommer att stramas upp nu, och det kan vi tycka är bra, men det får aldrig bli så att fartyg blir liggande på grund av att man inte fått ett lossningsmedgivande i tid.

Vi kräver därför att Tullverket ser över sina rutiner så att de kan ge ett automatiskt lossningsmedgivande när fartyget kommit till kaj och alla obligatoriska uppgifter rapporterats in. Det vore helt förödande om fartygen blev liggande vid kaj, väntandes på ett byråkratiskt ok. ”

– Lossningsmedgivandet är automatiserat, men förutsätter dels att fartyget har ankommit till hamnen (eftersom uppgiftslämnaren enligt EU-lagstiftningen har rätt att lämna referens till summariska införseldeklarationer ända fram till ankomsten) och att alla uppgifter är korrekt lämnade. Då fattas beslutet automatiskt och omedelbart. Om vi vill göra en kontroll får man ändå ett lossningsmedgivande, men vi skickar också information om vad vi vill kontrollera, kommenterar Anne Törnqvist vår oro.

Läs mer om MSW-portalen på Sjöfartsverkets webbplats
<http://www.sjofartsverket.se/sv/Press/Nasta-steg-for-Single-Window/#sthash.KgyCC9mV.dpuf>

Eller läs på Tullverkets hemsida via den här länken: [Fartygstransport, framtida förändringar](#).

UNER RIKSREVISORNS LUPP: INVESTERINGAR I FARLEDER TILL ALLMÄNNA HAMNAR

Riksrevisionen har inlett en granskning av investeringar i farleder till allmänna hamnar eftersom det statliga åtagandet för farleder inte är tillräckligt tydligt. Flera parter är inblandade i planering och finansiering av transportinfrastrukturen. Sjöfartsverket svarar för utveckling och underhåll av de farleder som verket anser bör handhas av staten. Andra allmänna farleder hanteras av andra parter, till exempel privata eller kommunala aktörer. Ett antal utredningar har gjorts i syfte att prioritera vilka farleder som ska underhållas och byggas ut. 2010 infördes en planering som ska ta sin utgångspunkt i godsstråk snarare än i trafikslag.

De naturliga förutsättningarna i farlederna räcker inte till för framtida trafik eftersom utvecklingen går mot större fartyg som kan lasta mer. Större fartyg innebär en mer effektiv transport eftersom det blir mindre utsläpp per ton transporterat gods. De större fartygen gör också att strängare säkerhetskrav ställs på farlederna, vilket medför större krav på investeringar. Investeringarna finansieras antingen via farledsavgifter från sjöfarten, via EU, via medfinansiering från hamnbolag och kommun eller via den nationella planen.

Det saknas reglering av ägarförhållandet av vatten, samt även av vilken gräns som ska gälla mellan farled och hamnområde. Otydligheten i det statliga åtagandet, i lagstiftningen kring ägarförhållanden och de olika finansieringsmöjligheterna gör att beslutsprocesserna kring den trafikslags-övergripande planeringen är komplex.

Riksrevisionen samarbetar i denna granskning med Europeiska revisionsrätten som genomför en effektivitetsrevision kring EU-finansierade sjöfartsrelaterade projekt.

Granskningen omfattar regeringen, Sjöfartsverket, Trafikverket, Trafikanalys och Transportstyrelsen.

Resultatet av granskningen kommer att presenteras i en rapport med planerad publicering i september 2016. Ulf Bengtsson är ansvarig riksrevisor.

NYFIKEN PÅ ICS TUTORSHIP? KOM TILL VÅR INFORMATIONSKVÄLL 27 JANUARI

Kl 18 00 den 27 januari, håller vi en Kick off på Stena Bulks kontor vid Stenas Danmarksterminal.

Alla som är intresserade av mer information kring våra ICS-kurser är välkomna till vår informationskväll i Göteborg. Där får vi träffa före detta studenter som delar med sig av sina bästa råd och medlemmar i The Institute of Chartered Shipbrokers som berättar om den globala shippingföreningen ICS som man enbart kan söka medlemskap i efter avklarade ICS-kurser.

Dessutom medverkar Fredrik Hermansson, en av de branschcoacher som erbjuder alla studenter utöver handledaren. Branschcoacherna bjuder "sin adept" på lunch och ger sin syn på vad som krävs för fortsatt karriär inom vår del av sjöfartsklustret.

Anmälan till kick offen skickas till: info@swe-shipbroker.se

Sista anmälningsdag till vårens examenstillfälle, 11 - 21 april, är den 12 februari.

Maila oss på info@swe-shipbroker.se så skickar vi över information och ansökningstalong.

KALENDARIUM

Januari

- 12 Kundråd och referensgruppsmöte på Sjöfartsverket
- 27 Kick off inför ICS Tutorship, mer info på hemsidan. I Göteborg.

Februari

- 1 Styrelsemöte i ECASBA, London.
- 11 Styrelsemöte, i Västerås

April

- 11-21 Examensperiod för ICS Tutorship

Maj

- 19 Styrelsemöte, i Helsingborg
- 20 2016 års föreningsstämma, i Helsingborg
- 23 Sjöfartens Entreprenörsdag, Gbg. Boka dagen, info kommer.

Sveriges Skeppsmäklareförening
(The Swedish Shipbrokers' Association)



Tack för i år!

God Jul & Gott Nytt år!

Berit och Anna

Sveriges Skeppsmäklareförening
(The Swedish Shipbrokers' Association)

Nr 12 2015 – sidan 8
www.swe-shipbroker.se