

Nr 4 2016



2 maj

SKEPPSMÄKLARNYTT

Tullverket med i Maritime Single Window 1 juni
Nya EU-gemensamma tullagstiftningen (UCC) är i drift, men inte fullt ut förrän 2020
Toalettavfall från passagerarfartyg i Östersjön förbjuds
Containervägning utan föreskrifter – bara två månader kvar till driftstart
Samförståndsanda inför nya anslutningar till MSW
Svårt hitta vinnare med sjöfartsverkets nya avgiftsförslag
65 anmälda till årsmötet i Helsingborg, 20 maj
Sjöfartens Entreprenörsdag – anmälan öppen!
Examen i ICS Tutorship
Kalendarium

TULLVERKET MED I MARITIME SINGLE WINDOW 1 JUNI

Den 1 juni 2016 ansluter sig Tullverket till Maritime Single Window (MSW). Det innebär att all rapportering vid in- och utklarering av fartyg från detta datum ska ske elektroniskt. Ingen övergångsperiod kommer att finnas.

För att säkerställa att systemet är stabilt kommer några ur Skeppsmäklareföreningens nyligen tillsatta referensgrupp att testa att lämna sina uppgifter redan från den 18 maj. Detta för att säkra en god kvalitet innan driftsättning sker i större skala. Skulle några problem uppstå under den här tiden kan driftsättningen komma att flyttas fram ytterligare, enligt löften från Tullverket.

I mitten av maj kommer Sjöfartsverket att publicera en användarguide som bland annat beskriver vilka uppgifter som ska lämnas och Tullverket kommer även att medverka vid det informationsmöte kring MSW som hålls i anslutning till vår föreningsstämma.

MSW har varit i drift sedan den 1 oktober 2015, och i dagsläget lämnas uppgifter till Sjöfartsverket, Göteborgs hamn och Kustbevakningen på detta sätt. Nu när Tullverket också kommer med den 1 juni innebär det en genomgripande förändring av uppgiftslämnandet.

Sveriges Skeppsmäklareförening
(The Swedish Shipbrokers' Association)

Nr 4 2016 – sidan 1
www.swe-shipbroker.se

Bland annat ska:

- * alla uppgifter lämnas elektroniskt och via <https://www.mswreportal.se/>
- * ankomst och avgång måste anmälas för varje enskild hamn
- * besluten kommer att ske i fler steg än idag
- * det finns nya tidsgränser att förhålla sig till
- * fler aktörer än idag ska lämna uppgifter.

Våra farhågor har alltid varit störst gällande lossningstillståndet vars rutiner nu kommer att stramas upp. Rädslan är stor bland rederierna att fartyg kommer att bli liggande vid kaj utan att lossningen får påbörjas för att Tullverket inte hinner med sin hantering, så snabbt som rederierna önskar.

Tullverket beskriver det så här på sin hemsida: "När ni har skickat uppgifter till Tullverket är det viktigt att ni inväntar och kontrollerar de svar ni får. De uppgifter ni har skickat in kommer att kontrolleras av Tullverket. Vi skickar först en bekräftelse att uppgifterna har tagits emot och först därefter meddelar vi ett beslut. Är någon uppgift felaktig eller om nödvändiga uppgifter saknas kommer vi att skicka en begäran om att ni korrigerar eller kompletterar era uppgifter. Det är därför mycket viktigt att ni inväntar svar från oss så att ni inte får fördröjningar i er hantering."

Fakta/Maritime Single Window

Införandet av MSW är ett samarbete mellan Tullverket, Sjöfartsverket, Kustbevakningen och Transportstyrelsen, där de tagit fram en lösning med en enda kontaktpunkt. Tanken är att samma uppgift bara ska behöva lämnas en enda gång via en enda kanal, oavsett vilken av myndigheterna som ska använda uppgiften. Målet med detta är att förenkla för sjöfartsnäringen. Förändringen är också ett led i det förändringsarbete som sker inom Tullverket, vilket innebär att allt informationsutbyte mellan Tullverket och företagen ska vara elektroniskt år 2020.

NYA EU-GEMENSAMMA TULLAGSTIFTNINGEN (UCC) ÄR I DRIFT, MEN INTE FULLT UT FÖRRÄN 2020

Den nya tullagstiftningen (unionstullkodex, UCC) började gälla den 1 maj 2016. Målet är att harmonisera EU:s tullhantering som i förlängningen ska ge en enklare, billigare och snabbare tullhantering.

Förändringsarbetet består av tre delar: ny lagstiftning, nya IT-system och standardiserade arbetsprocesser. Syftet är att förenkla lagstiftningen och administrationen kring tullhantering, både ur företagets och tullmyndigheternas perspektiv. Utgångspunkten är att all hantering ska ske elektroniskt både vad gäller utbyte av information mellan myndigheterna och näringslivet, men också när det gäller utbytet av information mellan tulladministrationerna inom EU. Förändringarna kommer att ske stegvis, med ambitionen att allt ska vara på plats senast vid utgången av år 2020.

Under hösten 2013 beslutades och trädde den nya unionstullkodexen i kraft. I och med detta påbörjades också arbetet med tillämpningsföreskrifterna som tolkar lagstiftningen.

Tillämpningsföreskrifterna är numera uppdelade i två delar: en kompletterande förordning (tidigare kallad delegerad akt) och en genomförandeförordning (tidigare kallad genomförandeakt) beroende på att det enligt Lissabonfördraget har införts olika regler för hur man fattar beslut.

Sammantaget innebär övergångsbestämmelserna att det mesta fortsätter som förut förutom att:

- [Aktiv förädling restitutionssystemet upphör](#)
- [Införandet av ett elektroniskt förfarande för Tullager skjut fram](#)
- [Nya regler för tullvärdeberäkning börjar tillämpas](#)
- [Nya regler för ursprungsregler börjar tillämpas](#)
- [Vissa nya kriterier krävs för den som ansöker om tillstånd](#)
- [Bindande klassificeringsbesked blir bindande att använda](#)

Läs mer om förändringarna kring [den nya europeiska tullagstiftningen](#) på Tullverkets hemsida.

Eller gå till källan och läs på [EU nyöppnade hemsida](#) kring den nya lagstiftningen.

TOALETTAVFALL FRÅN PASSAGERARFARTYG I ÖSTERSJÖN FÖRBJUDS

IMO har nyligen fattat beslut om införandet av ett förbud mot utsläpp av toalettavfall från passagerarfartyg i Östersjön. De nya reglerna innebär att utsläpp av toalettavfall inte kommer att vara tillåtet från nya fartyg från och med 2019 och för redan befintliga från och med 2021. Förbudet mot toalettavfall från passagerarfartyg ska leda till minskad övergödning i Östersjön.

– Jag är glad att vi nu äntligen får ett förbud mot toalettavfall i Östersjön. Från svensk sida har vi arbetat mycket aktivt med denna fråga. Utan det svenska engagemanget hade den överenskommelse som nu nåtts inte varit möjlig, säger infrastrukturminister Anna Johansson (S), i ett pressmeddelande.

De nya reglerna som nu införs ligger i linje med regeringens maritima strategi och kan bidra till ökad sysselsättning, minskad miljöbelastning och en attraktiv livsmiljö, enligt pressmeddelandet från regeringskansliet.

– Förbudet bidrar till en mer hållbar sjöfart. Genom en bättre miljö i Östersjön kan vi åstadkomma goda förutsättningar för utvecklingen av till exempel turistnäringen, men också för att nå målsättningen om en attraktiv livsmiljö, säger Anna Johansson.

CONTAINERVÄGNING UTAN FÖRESKRIFTER – BARA TVÅ MÅNADER KVAR TILL DRIFTSTART

Vi har flera gånger tidigare skrivit om det kommande containerdirektivet som ska införas i svensk lagstiftning 1 juli i år. Ännu är dock inte Transportstyrelsen klar med sina föreskrifter, och nu börjar det bli riktig oro i leden.

– Vi vill veta hur det här ska implementeras säger Verena Niederhaus linjeagent på Hapag-Lloyd och en av Skeppsmäklareföreningens representanter i Transportstyrelsens referensgrupp för den här frågan.

– Vi kommer att skicka ut det färdiga förslaget på remiss under början av maj, och det blir då i form av ett tillägg i Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd, säger Johan Troive, sakkunnig på Transportstyrelsen och ansvarig för reglerna.

Johan Troive medger självkritiskt att Transportstyrelsen är sent ute och att man kunde ha blivit klar tidigare.

Referensgruppen fick för några månader sedan en förremiss på föreskrifterna vilket gav en indikation på hur Transportstyrelsen tänkte, men kritiken blev så hård över förslaget att det omarbetades ganska väsentligt och det är det arbetet som också bidragit till att det dragit ut på tiden.

Ytterligare ett skäl till fördröjningarna är att olika länder strävat efter att samordna regelverket med varandra.

– Vårt problem är att vi inte har lagstöd i Sverige för att skriva att in i våra föreskrifter att det är avlastaren som är ansvarig för verifikationen, trots att det är så det står i IMO-beslutet. Istället får vi sätta fartygets befälhavare som ansvarig så att han eller hon sedan ställer kravet om containervägning på transportköparen ("shipper"). På andra håll i världen ställs kravet om vägning direkt på transportköparen.

– Det låter väldigt konstigt att vi inte ska kunna ha samma regler som övriga världen, kommenterar Verena Niederhaus. Myndigheterna har vetat om detta sedan 2014, om det saknats lagstöd har de väl haft tid på sig att ordna det?

– Vi är en del av den internationella sjöfarten; våra befälhavare kan inte ha olika regler i olika länder, det är emot sjöfartens själva grundkärna.

För industrin är förberedelsetiden nu kort och kanske är det för att blidka industrin som Transportstyrelsen nu säger att föreskrifterna kommer att innehålla övergångsbestämmelser fram till juli 2017.

– Återigen, jag förstår inte hur vi kan ha övergångsbestämmelser när det står i själva IMOs regelverk att detta börjar gälla 1 juli, menar Verena Niederhaus.

– Vi vill bara en enda sak, vi vill ha samma regler som övriga världen, utan att för den sakens skull öka den administrativa bördan för mycket. Glöm inte att den här regeländringen tillkommit

Sveriges Skeppsmäklareförening
(The Swedish Shipbrokers' Association)

för att det faktiskt har slarvats med uppgivandet av korrekta containervikter. Det är det problemet som vi nu ska lösa.

Omedelbart efter att föreskrifterna blivit klara kommer Skeppsmäklareföreningens Containerråd att ordna ett möte tillsammans med Transportstyrelsen för att informera sig om de nya reglerna och hur de praktiskt ska efterlevas.

Johan Troive poängterar att det är helt klart att det är industrin som är ansvarig för att verifiera containervikten och han råder avlastarna att göra vägningen så tidigt som möjligt i transportkedjan.

– Även om flera hamnar sagt sig kunna erbjuda containervägning är det för sent, om alla containers skulle vägas först i hamnen skulle det antagligen snabbt bli köer och kaos.

Än är det inte heller klart vem som ska övervaka att föreskrifterna om containervägning följs.

I Sverige övervakar Kustbevakningen att själva lastsäkringen är rätt gjord, men uppgiften att följa upp containervägningen är man inte ansvarig för.

De nya kraven i korthet:

Från 1 juli i år är det obligatoriskt att ange verifierad bruttovikt (Verified Gross Mass) på containrar som ska transporteras med fartyg. Detta enligt ett tillägg till säkerhetsreglerna Solas som fastställdes 2014 av den internationella sjöfartsorganisationen IMO.

- Befälhavaren ska efter 1 juli alltså neka lastning av en container om verifierad bruttovikt inte är angiven i transportdokument eller lastinformationen.
- Reglerna om containervägning, och verifierad bruttovikt gäller Solas-fartyg och olika typer av containrar, det är exempelvis tankcontainrar, bulkcontainrar och lastflak.
- Reglerna gäller inte containrar på chassin eller som körs på ett ro-ro-fartyg för en kort internationell resa.
- Vagningsutrustningen ska uppfylla de krav som den statliga ackrediteringsmyndigheten Swedac ställer.
- Två vägningsmetoder kan användas:
 - 1) Hela containern vägs som en enhet.
 - 2) Alla delvikter för lasten och för tomcontainern vägs separat och anges som en vikt. För metod 2 krävs att transportköparen tillämpar en process i ett kvalitetsledningssystem eller inför en separat certifierad process för vägningen.

Föreningen kommer att skicka ut de nya föreskrifterna så snart de kommer kansliet tillhanda.

Mer information om de [nya reglerna för containervägning](#) finns på Transportstyrelsens webbplats. Samt på [IMO:s hemsida](#).

SAMFÖRSTÅNDSANDA INFÖR NYA ANSLUTNINGAR TILL MSW



Philip Kempe, ISPS-ansvarig på Transportstyrelsen och Anders Litzén, koordinator för Kustbevakningens integrering i MSW mötte bland andra Christofer Mattiasson, Vald. Andersons Shipagency, Lars Lövsund på TSA, Jennifer Ringheim och Joakim Arnesson på Segerhammars Skeppsmäkleri.

Som vi skrev om i förra Skeppsmäklarnytt orsakade Kustbevakningens anslutning till Maritime Single Window ramaskri då det skedde utan någon som helst framförhållning eller ens information.

Vårt brev där vi förklarade frustrationen som bredde ut sig bland Sveriges fartygsagenter resulterade dock i bra svar från både Sjöfartsverket och Kustbevakningen. Kustbevakningens högste ansvarige för de här frågorna, Ingvar Lindholm, åkte dessutom från Karlskrona till kansliet för att framföra sin ursäkt och sen blev det ett större och mycket konstruktivt möte där närmare 15 personer deltog.

Det mötet resulterade bland annat i att vi utsåg sammanlagt 22 personer att ingå i en särskild referensgrupp som ska testa den fortsatta hanteringen inom Maritime Single Window.

Dessutom beslutades att Sjöfartsverket bjuder in till ett uppföljningsmöte, öppet för alla medlemmar, dagen före årsmötet i Helsingborg. Den 19 maj kl 16 – 18 kommer alltså Kustbevakningen, Sjöfartsverket och Tullverket att medverka i ett informationsutbyte kring de här frågorna. Ingen föranmälan behövs, mötet sker på samma som hotell som stämman hålls, Radisson Blu Metropol.

SVÅRT HITTA VINNARE MED SJÖFARTSVERKETS NYA AVGIFTSFÖRSLAG



Med i farledsavgiftsgruppen är bland andra: Dennis Bech, STL Shipping; Mike Barry, MSC; Kjell Lorentzon, Gothenburg Shipagency; Joakim Arnesson på Segerhammars; Emil Holmgren, CLdN ro-ro Agencies AB; Märten Zetterberg, TSA Agency samt Peter Kjellin och Mim Persson-Malmström från T R Shipping.

Som vi berättat tidigare är Sjöfartsverkets förslag på nya farledsavgifter nu ute på en remissrunda. Förslaget har skickats till samtliga medlemmar och vi har även tillsatt en särskild beredningsgrupp för att yttra oss över förslaget. Vid aprilmötet på föreningskansliet var det få som såg några ljuspunkter i förslaget, förutom att det är just så lättförståeligt och transparant som Sjöfartsverket önskat. Men när det gäller de fiskala bitarna är det glesare med lovorden.

Trafiken på Vänern och Mälaren samt delar av kryssningstrafiken är de riktigt stora förlorarna, medan tanksjöfarten kommer bättre undan, förutom trafiken mellan raffinaderierna i Brofjorden och Göteborg som drabbas kraftigt.

Vårt remissvar är ännu inte färdigskrivet, men det kommer att skickas in i god tid innan deadline 1 juni.

65 ANMÄLDA TILL ÅRSMÖTET I HELSINGBORG, 20 MAJ

65 personer är hittills anmälda till årsmötet i Helsingborg, men vi har plats för fler! Sista anmälningsdag är 16 maj, men från och med ikväll finns det bara hotellrum i mån av plats!

Inbjudan ligger på vår hemsida. Glöm inte Maritime Single Window-mötet dagen innan kl 16 00.

Sveriges Skeppsmäklareförening
(The Swedish Shipbrokers' Association)

Nr 4 2016 – sidan 7
www.swe-shipbroker.se

SJÖFARTENS ENTREPRENÖRS DAG 23 MAJ OCH UNG SJÖFARTSENTREPRENÖR – FÖR FRAMTIDENS SJÖFART

För tredje gången arrangerar nu Skeppsmäklareföreningen Sjöfartens Entreprenörsdag tillsammans med Sjösektionen vid Chalmers Tekniska Högskola, Svensk Sjöfart, Handelshögskolan vid Göteborgs Universitet, Chalmers sjöfart och marin teknik samt Sjöfartstidningen.



I år vi gläds vi extra över att infrastrukturminister Anna Johansson kommer till mötet!

PROGRAM 23 maj Chalmers Lindholmen Konferenshall, Göteborg

12.30 Registrering och visning av filmen om Sjöräddningssällskapet och de Gula Båtarna, sjöfartens största sociala entreprenörer!

13 00 Moderator: Berit Blomqvist, VD Sveriges Skeppsmäklareförening

13 10 Sjöfart, ansvar och entreprenörskap - för en bättre miljö
Carl-Johan Hagman, vd Stena Line AB.

13 40 Från "kontoret bakom spisen" till världsledande i miljötänk
Lars Höglund, vd Furetank Rederi AB.

14 10 Forskaren som korsbefruktade läkemedelsutveckling med sjöfartens miljöproblem
Lena Lindblad tog hjälp av läkemedelsutveckling för att ta fram effektivare och mer miljöanpassade bottenfärger och har nu fått globalt genombrott hos varv och rederier.

14 40 Ung Sjöfartsentreprenör 2013, hur gick det sen?
Cajsa Henriksson, vd Ekocharter vattenlimousin AB, vad har hänt sen 2013?

15 00 Kaffe och mingel med delikat fikabuffé

Sveriges Skeppsmäklareförening
(The Swedish Shipbrokers' Association)

15 30 Mälaren - en havsvik som vi vill utveckla!

Eric Hjalmarsson, vd Thor Shipping, bedriver sjöfart mellan Mälarens hamnar och kontinenten

15 50 Var är de kvinnliga entreprenörerna?

Lena Apler, styrelseordförande och grundare av Collector samt utsedd till både 2015 och 2016 års mäktigaste kvinnliga entreprenör.

16 10 Stärkt sjöfart som är miljö- och klimatsmart - för ökad export och fler jobb

Sveriges infrastrukturminister Anna Johansson om hur vi går från ord till handling

16 40 Kort presentation av juryn till Ung sjöfartsentreprenör 2016

Jonas Backman, Sirius Rederi AB; **Lars Höglund**, Furetank Rederi AB; **Carl-Johan Hagman**, Stena AB; **Eric Hjalmarsson** Thor Shipping och **David Kristensson**, Northern Offshore Services

16 50 PRISUTDELNING: UNG SJÖFARTSENTREPRENÖR 2016

17 15 Sammanfattning, slutsatser och en tanke i tiden

Pia Berglund, VD föreningen Svensk Sjöfart, och Marcus Landegren, ordförande Shipping/Sjösektionen vid Chalmers, sammanfattar dagen.

Studenter på Chalmers Tekniska Högskola och Handelshögskolan är välkomna - efter anmälan, men utan kostnad! Även andra studenter är välkomna på samma villkor. Yrkesverksamma betalar 300 kr plus moms, per person. (Studenter som anmäls, men inte dyker upp efterdebiteras dock.)

Bindande anmälan senast 16 maj till info@swe-shipbroker.se eller tel: 031 13 34 94. Uppge namn, e-postadress, företag och fakturaadress eller institution och klass. **Varmt välkomna!**

EXAMEN I ICS TUTORSHIP

Under två veckor i april var det examen i ICS Tutorship. Den hölls även den här gången på Skeppsmäklareföreningens kansli och det var tio elever som tentade 15 ämnen. Resultaten kommer den 4 augusti.

Nästa läsår startar i augusti. Det är bestämt vilka veckor de kommande examina kommer att hållas, men ännu finns inte något exakt schema: 14-24 november och 8-18 maj. Notera alltså att examen är flyttad från april till maj nästa år.

Den som är intresserad av utbildningen kan maila oss för att få våra utskick med löpande information: info@swe-shipbroker.se

KALENDARIUM

Maj

- 19 Styrelsemöte, i Helsingborg
19 Informationsmöte om MSW, i Helsingborg kl 16 - 18
20 2016 års föreningsstämma, i Helsingborg
23 [Sjöfartens Entreprenörsdag](#), Gbg
24 [Logistikläget 2016, Gbg](#)
25 – 27 ECASBA: styrelsemöte samt EU-seminarium, Lissabon

Juli

- 3 – 10 Almedalsveckan i Visby med ca 3 500 programpunkter
4 – 7 Sjöfartsnäringsen samlas i Maritima Mötesplatsen [Mer info.](#)
- 4 Gemensamt tema: Konkurrensneutrala trafikavgifter
4 Gemensamt Maritimt Mingel på kvällen
5 Gemensamt tema: Kryssning, färjor och besöksnäring
6 Gemensamt tema: Handel och samhällets försörjning
7 Gemensamt tema: Sjöfartens miljöpåverkan

Augusti

- 18 – 19 Nordiskt Skeppsmäklarmöte, Göteborg
25 Styrelsemöte, Göteborg

Oktober

- 4 – 5 Kurs: Befraktning i praktiken, Göteborg
17 – 22 FONASBA: Styrelsemöte samt internationell konferens, London

November

- 24 Höstmöte och Shipbrokers´ Dinner, Göteborg
25 Styrelsemöte, Göteborg



Sveriges Skeppsmäklareförening
(The Swedish Shipbrokers' Association)