



SKEPPSMÄKLARNYTT

Nya regler vid tvåmanslotsning
Stora förändringar på gång inom Tullverket
Årets Almedalsvecka slog både publikrekord och seminarierekord
Varning för dåliga betalare
Favorit i repris: tvådagarskurs i Liner Trades
Kalendarium
Kansliet har semestersträngt 11 juli – 2 augusti

NYA REGLER VID TVÅMANSLOTSNING

Precis så som vi meddelade alla medlemmar den 21 april, i samband med remissomgången, har Sjöfartsverket nu infört en kostnad för de fartyg som från och med första juli har två lotsar ombord vid lotsning.

Efter att ha fått in era remissynpunkter svarade vi Sjöfartsverket att det, så länge Sjöfartsverket finansieras som det gör, också är rimligt att de fartyg som behöver två lotsar får betala en extra avgift för den extra kostnad som detta innebär.

Men som vanligt är det ibland skillnad på generella principer och grå verklighet. För några fartygsagenter blev det därför en obehaglig överraskning när den extra kostnaden om 13 000 kr dök upp efter fartygsanlöpet. Extra känsligt blev det i de fall när fartygsagenten via FRS:en fått en uppskattning av lotskostnaden till den aktuella kajen och det då inte fanns något som tydde på att det aktuella fartyget skulle tarva två lotsar och därmed få en extra kostnad om 6 500 kr per väg, ut och in i hamnen.

Efter att kansliet varit i kontakt med Sjöfartsverket kan vi bara konstatera att FRS:en är en helt automatisk uträkning av avgiften utifrån beräknad lostid. Beslutet om det behövs en eller två lotsar kräver lite mer manuell handläggning, vilket aldrig sker förrän lotsen beställs.

Det enda sättet för en fartygsagent att gardera sig är alltså att i alla lotsningskalkyler lägga till följande en mening om att "utifall Sjöfartsverket finner att fartyget kräver två lotsar vid anlöpet tillkommer en kostnad på 13 000 kr per anlöp".

Varje lokal lotsplatschef har dessutom mera specifik information om vilka generella regler som gäller vid varje specifik kaj inom lotsområdet.

Kansliet har också avtalat med Sjöfartsverket att senare i höst se över hur rutinerna fungerar när de initiala problemen lagt sig.

Är alla beslut om tvåmanslotsning rätt fattade?

Kan fartygsbefälet själva göra något för att slippa ta ombord en andra lots?

Vi återkommer alltså i denna fråga!

STORA FÖRÄNDRINGAR INOM TULLEN

Under tre möten har Tullverket bjudit in ett antal personer från näringslivet till en referensgrupp för att diskutera elektronisk tullhantering.

Kansliet var med vid första mötet, men insåg snabbt att dessa förändringar kräver större närhet till frågorna än vad som är möjligt att klara från ett kontorsbord. Föreningen har därför utsett Mårten Zetterberg på TSA Agency Sweden att representera oss i dessa frågor.

Dessutom har vi beslutat att tillsätta en särskild tullgrupp inom föreningen för att på det viset få ett bredare bollplank för dessa frågor. Gruppen består av Susanne Åkesson från styrelsen och Hasting Agency, Mårten Zetterberg på TSA Agency Sweden och Elenor Timms på Freightman. Andra som känner sig frestade att bidra i det här arbetet är välkomna att skicka ett mail till: berit.blomqvist@swe-shipbroker.se

Följande är Mårten Zetterbergs sammanfattning av dessa inledande tre möten:

Projektet Elektronisk Tullhantering (ET) har tillsats på grund av att den "gamla" Tullkodexen MCC, antagen 2008, kommer att fasas ut och ersättas med en ny tullkodex som är planerad att implementeras redan i november 2013. Implementeringsperioden av det nya systemet kommer att startas 2016 och avslutas 2020.

I UCC artikel 6 står följande:

"Alla utbyten av uppgifter, återföljande dokument, beslut och anmälningar mellan tullmyndigheterna och mellan ekonomiska aktörer och tullmyndigheterna som krävs enligt tullagstiftningen och lagring av de uppgifter som krävs enligt tullagstiftningen ska ske med hjälp av ekonomisk datahandledningsteknik."

ET är endast ett av flera projekt som har tillsats av Tullverket för att möta de nya kraven från UCC. Tullverket har specificerat när och vad för förändringar som kan tänkas komma i en särskild handlingsplan. Implementeringstiderna kan ses som riktlinjer. Handlingsplanen finns bifogat i detta utskick.

Den nya lagstiftningen innebär alltså att all tullhantering och kommunikation skall ske elektroniskt. Vad som avses med elektronisk är "standardiserade meddelanden med strukturerad information", vilket inte innefattar exempelvis .pdf.

Dock kommer .pdf att kunna användas för att styrka de standardiserade meddelanden. Faxklarering kommer att fasas ut när det nya systemet implementeras. Faxen kommer därmed endast att kunna användas vid styrkande av en elektroniskt överförd klarering, i form av bilagor. Även tulldatabasens tjänst TID kommer att fasas ut, detta i och med UCC's nya riktlinjer.

Elektronisk Tullhantering skall alltså stödja bland annat:

- Summarisk in- och utførseldeklaration
- Tulldeklarationer
- Aviseringar/underrättelser
- Manifest vid ankomst och presentation av varor
- Anmälan om ankomst till Tullverket
- Information om att varor utförts

Elektronisk respons från tullverket kommer exempelvis komma i form av:

- Kvittenser om att handlingen är mottagen/accepterad
- Lastning/lossningsmedgivande
- Beslut om att varor är frigjorda
- Meddelande om att kontroll ska utföras
- Exportbevis

Ett tidigt problem som har identifierats, och förts fram till Tullverket, är att den nya standardiseringen begränsar klareringsförfarandet om ett tidigare steg i processen inte är korrekt genomfört.

Ambitionen är att all information endast ska lämnas in en gång, därmed blir nästa steg i klaringsförfarandet direkt beroende av att det föregående steget är klart och inskickat.

Dessutom kommer med stor säkerhet standarddeklarationer att användas i allt större utsträckning istället för förenklade deklarationer, vilket betyder att fler uppgifter kan komma att behövas lämnas in. Detta kommer att öka kravet på transportör/ombud att all information skall lämnas in i tid och vara korrekt.

Exempelvis kommer ett lossningsmedgivande inte att kunna ges av Tullverket förrän all dokumentation och uppgifter om lasten och fartyget är inlämnad. Vilket i en annan mening innebär att fartyget inte får lossa innan den standarddeklaration som skall användas är bekräftad och godkänd av Tullverket.

Synpunkter som förts fram av referensgruppen är:

- Informationen skall endast lämnas in en gång, det vill säga i en medlemsstat (Singel window) vilket också ska gälla manifestuppgifter.
- Användning av internationella standarder även på nationell nivå, samt behålla ett reducerat uppgiftslämnande i förenklad deklaration.

Sveriges Skeppsmäklareförening
(The Swedish Shipbrokers' Association)

- Möjlighet att få besked om kontroller i förväg.
- Hantering av C status i manifestet.
- Införande av centraliserad klarering på EU nivå.
- Säkerhetsställa att lossningsmedgivande skall komma direkt.
- Om standarddeklarationer används i större utsträckning kan det komma att öka ledtiden, liksom behovet av tullkompetens utöver normal arbetstid. Det finns dessutom risk för minskad kvalitet då antalet uppgifter ökar samtidigt som fler omprövningar kan komma att behövas.
- Omprövningar skall få en enklare och mer tidseffektiv process.
- Samordning av lagstiftning mellan olika myndighetsområden.

Den nya Tullkodexen, elektronisk hantering samt ett allt större automatiserande förfarande i alla led hos Tullverket kommer att innebära stora förändringar för oss medlemmar i Sveriges Skeppsmäklareförening. Omfattningen av förändringarna är svårt att sätta i, då ET-systemet ej är klart, den nya tullkodexen inte är antagen samt att harmoniseringen mellan de olika myndigheterna endast diskuteras.

Så vi säger som vanligt...fortsättning följer...
Mårten Zetterberg, TSA Agency Sweden

ÅRETS ALMEDALSVECKA SLOG BÅDE PUBLIKREKORD OCH SEMINARIEREKORD



Utrikesminister Carl Bildt kör tankfartyg i Redareföreningens simulatorutställning efter att ha fått instruktioner av Tryggve Ahlman på SRF. Foto: SRF

Sveriges Skeppsmäklareförening
(The Swedish Shipbrokers' Association)

Många älskar att hata Almedalsveckan och då menas inte bara gotlänningarna som under veckan kan delas in i de som svär över invasionen och de som tjänar storkovan på den samma. Även media älskar att hata jippot som de kallar rosémingel i jätteformat.

Men Almedalen är så mycket mer; det är ett alldeles unikt diskussionsforum "in real life" som bara är möjlig i ett fritt och demokratiskt land förskonat från terror och extremism. Årets upplaga bjöd på 2 285 arrangemang om allt från Pussy Riots kritik mot manssamhället till vändan av att göra de rätta samhällsekonomiska kalkylerna inför stora infrastruktursatsningar.

Kanske är det just bredden som lockar oss, som får oss att år efter år åka till Visby och trängas, just under Almedalsveckan.

Vi älskar att besöka våra egna seminarier och få det bekräftat som vi redan visste, vi njuter av att gå på andras och kanske reta upp en och annan genom att ställa en fråga eller göra ett inlägg om sjöfarten, men allra mest tycker vi om att bli inbjudna till de kvällsmingel som bjuder på just ett glas rosé och lite tilltugg.

Har man tur kommer till och med en minister förbi och säger några ord. Eller någon journalist känd från teve eller en näringslivspersonlighet.

Och över allt skiner nästan alltid solen, precis som den brukar göra på Skeppsmäklareföreningens årsmöten.

Årets upplaga har inte varit något undantag, även om Sjöfartsforum i år har samlat sjöfartstrupperna mer tydligt i den Maritima Mötesplatsen. Tidigare hade vi bara haft möjlighet att ordna kvällsmingel i Skeppsmäklare Carl E Ekmans trädgård, då den övriga tiden varit upptagen av Svenskt Näringsliv. Men i och med flytten till Gotlandsbolagets trädgård fick vi plötsligt möjlighet att ordna egna seminarier.



Redareföreningens seminarium om svaveldirektivets sanning och konsekvens drog storpublik. Foto: SRF



Och efter seminarierna blev det varje kväll ett glas vin, lite tilltugg och en föredragshållare i det vi kallade Maritimt Eftersnack.
Foto: Leena Tegevi, Skärgårdsredarna

Totalt arrangerades tjugo seminarier i samband med den Maritima Mötesplatsen av t ex SEKO sjöfolk, Svenska Ostkusthamnar och World Maritime University. Nästa år är det nog dags för Sveriges Skeppsmäklareförening att sluta vara enbart sponsor och istället ordna minst ett seminarium...

VARNING FÖR DÅLIGA BETALARE

Vi vill återigen varna för slappa rutiner i samband med uppdragen som fartygsagenter. Vi har enbart nu i juli hjälpt ett flertal medlemmar att få in sina pengar, men det har alltid krävt att vi på kansliet tagit i med riktigt stora ord innan pengarna kommit in.

Låt oss ta två exempel ur högen. I ett fall handlade det om 75 000 kr, som kom in efter att kansliet kopplats in, men efter att fartygsagenten själv försökt få in pengarna i flera månader. (I just det fallet var närmare 90 000 kr lotskostnader, drygt 10 000 kr farledsavgifter och 20 000 kr hamnavgifter samt diverse annat.)

Rederiet hade betalat ungefär hälften i förskott, men sen hände alltså ingenting innan kansliet hotade med att gå ut med en offentlig varning om inte pengarna kom in inom 24 tim. Normalt sett är vi inte så tuffa, men eftersom det var fjärde brevet vi skrev till samma rederi på ett år blev tonen tuff. Och pengarna kom direkt!

Sveriges Skeppsmäklareförening
(The Swedish Shipbrokers' Association)

Nr 7 2013 – sidan 6
www.swe-shipbroker.se

I det andra fallet handlar det om rena fickpengar när ett danskt bolag vägrar betala de 1 500 kr som fattades efter att förskottet kom in före anlöpet. Men även 1 500 kr blir ju retliga när hela agentarvodet är på några tusenlappar.

Anlöpet skedde i januari och när kansliet ringer firman säger de plötsligt att det inte är de som ska betala, istället ska pengarna komma direkt från rederiet. Som alltså inte ringer (eller betalar) trots att så utlovats.

Dessa pengar har alltså fortfarande inte kommit medlemmen till godo, men vi väljer ändå att inte offentligt gå ut med namnet eftersom det gäller en sådan bagatellartad summa.

De medlemmar som behöver veta namnen får istället maila kansliet.

Men till syvende och sist handlar detta om att om vikten av att ta in hela anlöpskostnaden i förskott. Från alla! Detta kan inte nog understrykas!

FAVORIT I REPRIS: TVÅDAGARSKURS I LINER TRADES

Den 24 – 25 september, återupprepar Skeppsmäklareföreningen kursen i Liner Trades som Lars Green hållt för oss de senaste åren. Kursen riktar sig till anställda på linjerederier, linjeagenturer, NVOCCs, import- och exportbolag samt andra aktörer i varuförsörjningskedjan.

Kursen syftar till att öka den grundläggande kunskapen och förståelsen för linjesjöfarten med fokus på linjetrafik. Efter kursen ska man ha fått ökad insikt kring linjesjöfartens betingelser, organisation, fartygstyper och operation. Kursen kommer även att beskriva de ekonomiska förutsättningarna för ett linjerederi och dess strategiska utveckling.

Kursen bygger på en blandning av undervisning och grupparbeten.

Lars Green har över trettio års shippingfarenhet. Han har bland annat varit Senior Executive Officer på NYK Line (Europe) Ltd samt VD i olika shipping-företag under drygt 20 år. Idag driver han sitt eget konsultföretag och undervisar bla i kursen Linjesjöfart och hamnar på Chalmers linje "Sjöfart och Logistik".

Lars är medlem av CI Judging Panel som årligen utser de främsta linjerederierna i olika kategorier – för vidare info se: <http://ci-awards.com/judges/>

ALLA DELTAGARE FÅR KURSBOKEN LINER TRADES SOM INGÅR I ICS TUTORSHIPS UTBUD!

Detaljerat kursupplägg Linjesjöfart – en intensivkurs!

Tisdag 24 september

13 00 *Introduktion, presentation av deltagare och kursledare*

13 30 *Återblick – uppkomst och kopplingen till handeln*

- Historiska fakta
- De stora traderna
- Tonnageutveckling
- lastbärrutveckling - containern

14 30 *Eftermiddagsfika*

14 45 *Överblick – industriell profil*

- Aktörerna
- Marknaden
- Tillväxt och framtid

15 30 *Intermodalism*

- Vägen från rederi till "reditor"
- Feeder
- Väg & järnväg

17 00 *Grupparbete*

18 30 *Middag för alla på Restaurang Palace*

Onsdag 25 september

8 30 *Diskussion och redovisning av grupparbete*

9 30 *Organisation*

- Ledning
- Trade & marketing (inkl ekonomiska betingelser, såsom yield management systems)
- Försäljning
- Operations
- Kundvård

10 30 *Förmiddagsfika*

10 45 *De stora trenderna – Avreglering Portaler*

- Index – pristrender, "Idle fleet" Slow steaming Nya tonnagetyper
- Nya samarbetsformer

11 30 *Strukturförändringen*

- Konsolidering
- Horisontell & vertikal integration
- portalernas inflytande
- CSR/sustainability

12 30 *Sammanfattning och avslutning samt därefter avslutande lunch*

Sveriges Skeppsmäklareförening
(The Swedish Shipbrokers' Association)

Nr 7 2013 – sidan 8
www.swe-shipbroker.se

Hela programmet inklusive kursmaterial, lunch och middag kostar 5 500 kr exkl moms, per person. Medlemmar i Skeppsmäklareföreningen kan söka stipendium på 50 procent.

När: Från 13 00 den 24 september till 14 00 25 september, med avbrott för middag, kafferaster och lunch.

Var: Allt sker på Palace Göteborg, vid Brunnsparken; två minuter från Centralstation.

Ni som behöver ett hotellrum kan boka:

- Nyrenoverade Palace Hotell, i Palace huset. Pris: 1 195 kr. 10 rum finns. Uppge Sveriges Skeppsmäklareförening vid bokning via telefon: 031 80 25 21.
- Grand Hotel Opera, som vetter mot Drottningtorget, alldeles intill Centralen, i Femmankomplexet. Enkelrum 1 379 kr om du bokar före 24 aug, därefter bara i mån av plats. Bokmässan börjar i den vevan... Ring 031 80 50 80, uppge: G 225664 (Sveriges Skeppsmäklareförening). Eller: info@grandhoteloopera.se

Vilka vänder sig kursen till?

- Alla som arbetar på en linjeagentur eller på ett linjerederi.
- Alla som funderar på att gå Skeppsmäklareföreningens TutorShip-utbildning
- Alla som köper in sjötransporter inom industri och handel.
- Anställda i containerhamnar som vill lära sig om linjesjöfarten.
- Alla som arbetar med sjöspedition.
- Myndigheter som Tullverket och Sjöfartsverket

Efter kursen ska deltagarna ha:

- Kännedom om uppkomsten av linjesjöfart, dess industriella profil samt dess betydelse för världshandeln.
- Vetskap om bakgrunden till konferenser och avreglering.
- Kunskap om linjesjöfartens organisation, samarbetsformer och operation.
- Inblick i containerns historia samt betydelsen för handel och välfärd.
- Uppfattning om strukturen och utvecklingen av intermodala transportsystem.
- Insikt i viss dokumentation och E-handelns allt ökade betydelse inom linjesjöfart.
- Förståelse för hur linjesjöfarten arbetar med uthållighetsfrågor såsom miljö, inklusive "slow steaming" etc.

Anmälan med namn och fakturaadress senast 15 september: info@swe-shipbroker.se
Eller: Sveriges Skeppsmäklareförening, Postgatan 4, 411 13 GBG.

Fullständigt program finns på hemsidan www.swe-shipbroker.se

KALENDARIUM

29 augusti	Styrelsemöte, Göteborg
29 augusti	Medlemsmöte på Bohuslän, Göteborgsföreningen
2 september	Sjöfartsverkets avgiftsseminarium, Stockholm
3 – 4 september	Donsö Shipping Meet
5 – 6 september	Nordiskt Skeppsmäklarmöte, Oslo
19 september	Göteborgs Hamndag
24 – 25 september	Kurs i Liner Trades , Göteborg
26 september	Världssjöfartens dag, Göteborg
21 – 25 oktober	FONASBA årsmöte, i Peru
14 november	Höstmöte på Clarion Post om bland annat Mona-Lisa, containerrederiernas omdaning och fartygsagentens roll i framtiden. Shipbrokers Dinner på kvällen, boka redan nu!
15 november	Styrelsemöte, Göteborg
22 november	Vintersjöfartsråd, Stockholm

Kansliet har semestersträngt 11 juli – 2 augusti.

**Berit Blomqvist nås då enbart i nödfall via mobiltelefon:
0705 29 86 59. (sms:a helst, jag är i New York)**

Skön sommar önskar vi alla medlemmar!

Berit & Anna