



Nr. 9 – 6. december 2010

<b>Indhold</b>	
<b>Lodsning</b> .....	<b>1</b>
<b>Isbrydning</b> .....	<b>2</b>
<b>Quality certificering</b> .....	<b>3</b>
<b>Charterers agent provided competitive</b> .....	<b>4</b>
<b>SKATs importsystem – ICS – nu i testversion</b> .....	<b>6</b>
<b>Virksomhedscertifikat</b> .....	<b>6</b>
<b>Manifestsystemet udsat til maj 2011</b> .....	<b>6</b>
<b>Havneafgifter</b> .....	<b>6</b>
<b>Grundskyld</b> .....	<b>7</b>
<b>Liniemøde 15. december i Amaliegade</b> .....	<b>7</b>
<b>P&amp;I Clubs Accept eBs/L as Standard Fare</b> .....	<b>7</b>
<b>Præmie for elevplads fra 15. november</b> .....	<b>8</b>
<b>TutorShip uddannelse – giv dig selv en julegave</b> .....	<b>8</b>
<b>Mail-lister</b> .....	<b>8</b>

## Lodsning

Arbejdet vedrørende smidiggørelse af lodsning i Danmark fortsætter. Der har været holdt adskillige møder og 15 konkrete forslag har været fremsat som eksempler på forhold, hvor der bør ske en forbedring.

Forslagene omfatter så forskellige forhold som varsel for bestilling af lods, brug af landbaseret lods, fritagelse for lods, tilpasning af lodskrav, så de reflekterer de faktiske besejlingsforhold etc.

Alle forslag og mødereferater kan ses på vores hjemmeside: Love/Regler - Lodsning. Indtil nu er der desværre ikke de store fremskridt, da det generelt ikke er muligt at smidiggøre, enten fordi det vil være imod reglerne eller også fordi det vil være for vanskeligt.

Lodstilsynet arbejder stærkt på at sikre fuldstændig overholdelse af deres krav og anbefalinger og for nyligt skete der politianmeldelse af et skib, der ankom til havn uden lods. Politiet kom ombord med bødeforlæg på kr. 10.000 til kaptajnen og kr. 30.000 til rederiet. Heldigvis var skibets agent ombord og det blev klarlagt, at der ikke var lodspligt for det aktuelle anløb.

Politianmeldelsen skete af Lodstilsynet efter henvendelse fra havnen og er et fint eksempel på, at reglerne er så komplicerede, at ikke en gang havnen selv eller Lodstilsynet altid kan finde ud af det.

Der arbejdes fortsat på at gøre systemet smidigt og gennemsigtigt og vi opfordrer medlemmerne til at komme med flere eksempler på områder, hvor der kan eller bør ske en smidiggørelse. Kun ved hele tiden at presse på, vil det være muligt at få et system, der i højere grad støtter brugen af lods og fremmer maritime transporter, i stedet for det nuværende system, der af mange ses som unødvendigt administrativt tungt, alt for dyrt, uden særligt hensyn til specielle lokale forhold og til tider som et eksempel på udnyttelse af et monopol.

## Isbrydning

Vi har tidligere orienteret om meddelelsen fra forsvarsministeren, at der for den kommende sæson ikke skal opkræves isafgift.

Den 2. december 2010 var der møde i Isbrydningsrådet og der var her enighed om, at skibe, havne og mæglere ikke havde særlige opgaver i forbindelse med vinteren. Der skal ikke opkræves penge, ingen dokumenter skal udfyldes og der skal ikke ske særlige registreringer. Aftalen gælder alene for den kommende vinter og hvad der skal ske på lidt længere sigt afventer resultatet af en arbejdsgruppe, der er nedsat under forsvarsministeriet.

I forsvarsforliget fra juni 2009 anføres:

Forsvarets isbrydere nedlægges, således at erhvervets udgifter hertil i den nuværende form fjernes. Implementeringen heraf afventer det tværministerielle arbejde med afklaring af fremtidens behov for isbrydning. Afklaringen vil foreligge senest november 2010.

Igennem adskillige år har det fra myndighedsside været fremført, at Danmark havde en forpligtigelse, måske ikke juridisk, men efter politisk ønske, til at sikre, at de danske farvande kan besejles sikkert, også om vinteren. Der var derfor behov for isbrydningskapacitet.

Den hidtidige ordning har igennem lang tid været en torn i øjet på mange. Den indebar, at havne og skibe betalte efter et system, der var baseret på hvilke havne, der blev anløbet og hvor meget gods der gik igennem havnen. Betalingen havde ikke noget at gøre med, hvem der reelt fik assistance.

Ligeledes har det været en kilde til undren, at store skibe, der er beregnede til sejlads i is, skulle betale isafgift, hvis de anløb dansk havn, mens skibe, der alene sejlede igennem de danske farvande, ikke skulle betale for isbrydningsassistance – ikke en gang hvis den blev bestilt af skibet.

Det er vigtigt, at vi sikrer de danske farvande. Miljøhensyn og forsyningsmuligheder er nogle af de forhold, der kan blive alvorligt forringet, hvis der kommer is. Vi mener ikke, at isbrydningsberedskabet kan nedlægges. I stedet bør det tilpasses og regningen skal ikke ”tørres af” på virksomheder, der ikke har gavn heraf.

Vi mener ikke, at en nedlæggelse af istjenesten automatisk medfører en nedlæggelse af vinteren.

Hvornår der næste gang bliver brug for isbrydningskapacitet i de danske farvande, kan vi ikke udtale os om, men vi føler os overbeviste om, at behovet på et tidspunkt vil opstå og til den tid vil løsningen ikke være bare at leje isbrydere i Rusland eller Sverige. De lande vil på det tidspunkt selv have stor brug for deres egne isbrydere.

Sikker gennemsejling af f.eks. Aden-bugten står højt på dagsordenen. Vi støtter initiativet, men appellerer til, at også de danske farvande skal være sikre.

De danske havne og de danske farvande er meget vigtige for samfundet

Kommunalbestyrelserne rundt om i havnene ser allerede mulighed for at indkassere yderligere penge i havnene. I de sidste mange år har havnene betalt isafgift til staten og nu lyder det til, at afviklingen af isafgift bruges som argument for yderligere betaling til havnene.

I Danske Havnes Nyhedsbrev skrives:

*Havnene dækker de omkostninger, der er forbundet med den lokale isbrydning og omkostningerne dækkes ind via skibs- og vareafgifter eller ved et særligt tillæg.*

Man skulle ellers tro, at når de sparer isafgiften, så ville det medføre en reduktion i havneafgifterne, men dette er vist ikke tilfældet – tværtimod.

Bjørnene er ved at blive klargjorte og forventes at kunne indsættes umiddelbart efter nytår. Kun Danbjørn og Isbjørn klargøres. Thorbjørn forbliver indtil videre i hi.

## Quality certificering

Det er nu lykkedes for 33 af vore medlemmer at blive Fonasba-kvalitetscertificeret. Hidtil har det især været virksomheder indenfor havneagentur, der har søgt certificering, men også linieagenter med flere er enten igennem processen eller i gang med det.



Også mange store internationale mæglerfirmaer ser fordelene og for nyligt blev det meget ansete befragtningsfirma R. S Platou i Norge certificeret.

Supporten fra Intertanko, Intercargo, Bimco og andre er værdsat og de fleste rederier og operatører er også bevidste om, at effektivitet og kvalitet er afgørende, når skibene skal operere i et meget presset marked.

Flere medlemmer har forespurgt, om der kan fremskaffes plaquetter, skilte eller lignende, så certificeringen kan fremhæves yderligere. Vi har undersøgt mulighederne lidt og forudsat der er passende interesse, så kan følgende skilte produceres:



Prisen afhænger selvfølgelig af antallet af skilte, der skal fremstilles, men det bliver i området af kr. 300. Kontakt sekretariatet, hvis der er interesse.

**I øjeblikket er det gratis at blive certificeret, men det må forventes, at der fremover vil blive et gebyr herfor. Vi kan derfor opfordre til, at man ansøger, inden gebyr indføres.**

## Charterers agent provided competitive

Dette forhold anføres I mange fragtaftaler og der er nogen, der har den fejlagtige opfattelse, at det alene er et spørgsmål om, hvem der er billigst

Som Bimco bl.a. siger:

... it may be difficult to establish what “competitive” means in monetary terms if there are no tariffs and this is “subject to negotiation”. Moreover, being competitive need not solely refer to a monetary issue. “Competitive” in a services providing context has a different connotation. An agent providing good service is likely to charge a higher fee, but is nevertheless rendering more than just rudimentary services, i.e. also in this field there may well be correlation between price and quality.

Den amerikanske mæglerforening skrev følgende artikel i december 2008:

***“COMPETITIVE” DOES NOT MEAN “LOWEST”***

The vessel’s agent at any particular port is the agent of the owner and is paid by the owner. This means, amongst other matters, that the agent is the servant of the owner and owes the owner a duty of loyalty and good faith. If there is nothing in the charter to the contrary, then the owner has the right and obligation to appoint the agent. As discussed below, oftentimes the charter gives the charterer the right to nominate the agent to be appointed by the owner. This however does not change the basic rule that the agent is the servant of the owner and not the charterer.

In the past, many charters simply provided that the charterer shall nominate and owner appoint the port agents. In more recent times, the owner sometimes insists that the appointing clause be modified to include “provided competitive” or similar wording. A more elaborate modification is the INTERTANKO Agency Clause which provides, in part, that Charterers shall nominate agents “...who are reliable, competent, *competitive in price and service ...*”

In instances where the charterer has nominated the agent, the owner may object or complain that the agent’s fee is not competitive. Generally, this means that the owner has obtained or can obtain a fee from another agent that is lower. The owner then insists that the nominated agent accept the lower fee. There then follows an extended discussion or argument about the meaning of competitive as used in shipping trades.

One of our ASBA members has obtained a legal opinion on the subject. The meaning of “competitive” depends on the context in which it is used. When dealing with goods and commodities, such as fuel oil, where there is a readily ascertainable “market price” the word seems to mean the lowest unit price available in the market for oil of similar quality. One dictionary defines the term as “...low enough to compare favorably with those of rival traders.” However, when used in defining what agents can charge for their services, a different meaning becomes apparent

An agent deals in services, not goods. These services will vary in scope and detail depending on the particular owner, particular vessel and, indeed, the specific requirements of each port call.

Thus, an agency’s services are not fungible and cannot be compared to commodity prices. It is similar to comparing apples to oranges.

There is no case or arbitration award dealing with this precise issue. The issue, similar to that in many areas of the law, is what is reasonable in the circumstances. Thus, where an owner sued the charterer for the cost of cleaning the holds after a voyage with iron ore concentrates, the court stated that the shipyard charges for the cleaning were fair and reasonable even though “the plaintiff did not obtain competitive bids on the repair work, [because] the charges were in line with the customary charges in the area”. In an arbitration where the charterer was to attempt to provide “make-up” cargoes at competitive freight rates, the owner offered vessels where the freight rate was above what the charterer considered competitive and therefore charterer rejected the nominations. The panel held that the rates were competitive because “...there are recognized market ranges, and it is these ranges which we must consider as a benchmark” rejecting the argument that the lowest rate is the only competitive rate.

In conclusion, if the agent's fee is reasonable for the services provided, the owner cannot refuse to accept and pay them on the basis that there may be agents who charge lower fees.

Endnu et argument for at søge om Fonasba Quality certificate og dermed demonstrere, at internationalt gældende standarder opfyldes.

## **SKATs importsystem – ICS – nu i testversion**

ICS, Import Control System, er sat i testdrift hos SKAT den 29. oktober. Ifølge EU skal systemet være i drift fra 1. januar 2011. Skat fastholder, at systemet virker fra 5. januar 2011.

Skat afholder informationsmøder om systemet mange steder i landet i midten af december og vi opfordrer medlemmerne til at deltage i møderne. Se mere om møderne her:  
<http://www.skat.dk/SKAT.aspx?oId=1918856&vId=0>

Det er forskelligt, i hvilket omfang medlemmerne bliver berørt. Det må dog forventes, at dette blot er første skridt i en lang proces.

## **Virksomhedscertifikat**

For at kunne indberette til ICS-systemet skal virksomheden først ansøge om et Virksomhedscertifikat. De første par stykker – afhængig af virksomhedens størrelse op til 10 – er gratis, men derefter skal der betales kr. 3.200 pr. stk.

## **Manifestsystemet udsat til maj 2011**

Fra 1. maj 2011 skulle SKATs Manifestsystem fungere og her bliver de fleste berørt.

## **Havneafgifter**

Tilsyneladende stiger afgifter i alle havnene fra 1. januar 2011. Vi forstår ikke, hvordan det kan være, at netop denne dato er valgt af alle havnene og hører gerne, om der er andre forklaringer end "det plejer vi".

Og hvorfor stiger de? Havnene siger, at det går godt og der er store beløb i havnene. Er det bare kommunalbestyrelserne, der ser en mulighed for at skaffe yderligere indtægter?

Det harmonerer ikke med at støtte maritime transport, men fra tidligere undersøgelser fremgår det dog også, at der i havnene synes at være en tendens til at udnytte deres monopol til skade for konkurrencen.

I sekretariatet efterlyser vi navnene på erhvervshavne, der IKKE har sat prisen op og belønner gerne med en buket blomster. Er der nogen danske havne, som ikke udnytter det beliggenhedsmonopol, som Konkurrencestyrelsen tidligere har udtrykt bekymring over?

## **Grundskyld**

De fleste virksomheder i havnene ligger på lejet grund. Sekretariatet er bekendt med, at der er kommuner, der fremsender regning for hele grundskylden til lejerne. Grundskyld skal betales af ejerne – altså havnen/kommunen – og ikke af lejerne.

Selvom regningen kommer fra kommunen, skal man altså ikke bare tro, at så skal man også betale.

Er det kommunen der tænker ”går den, så går den”?

## **Liniemøde 15. december i Amaliegade**

Denne dato mødes linieagenterne til fagmøde. Der startes med en let frokost. Kontakt sekretariatet, hvis du ikke allerede har modtaget indkaldelse direkte.

## **P&I Clubs Accept eBs/L as Standard Fare**

Cynthia Worley has sent in word that the campaign to promote the use of electronic shipping documents has gained speed with the confirmation by the International Group of P&I Clubs (IG) that Electronic Shipping Solutions' (ESS) CargoDocs electronic bills of lading have been approved for the purposes of standard P&I cover.

In circulars published last month, the 13 IG clubs advised all members that standard P&I risks associated with the carriage of cargo under an eB/L issued using ESS' CargoDocs Services under version 2009.3 of the DSUA fall within members' standard terms of cover.

This recognition, which replaces the previous third party insurance cover for IG members for 'eRisks', is crucial to the wider adoption of electronic bills of lading, which have been available to ESS' clients since the start of 2010,

Until the 2010/11 policy year, P&I clubs excluded liabilities and losses arising from the use of any electronic trading system, to the extent that 'eRisks' would not have arisen under a paper trading system (the Paperless Trading Exclusion).

After reviewing the legal framework associated with ESS' CargoDocs Services, the IG has decided that standard P&I cover arising in respect of the carriage of cargo using documentation transacted in the ESS Exchange under version 2009.3 of the DSUA would not be subject to the Paperless Trading Exclusion.

Current signatories of the DSUA, which forms the basis of any live use of ESS' CargoDocs services, include ExxonMobil, BP Trading, Broström Tankers, BP Shipping, DONG Energy, AP

Moller-Maersk, Morgan Stanley, Mabanaft, INEOS, Shell-STASCO, Teekay Tankers, AET, Saybolt, Inspectorate and Denholm-Barwil.

<http://www.essdocs.com/>

## **Præmie for elevplads fra 15. november**

Der er sket en lovændring, der medfører, at virksomheder kan få op til 70.000 kroner i præmie og bonus for uddannelsesaftaler om erhvervsuddannelser

En ændring af Lov om Arbejdsgiverens Lønrefusion, som blev vedtaget af Folketinget 28. oktober 2010, giver virksomheder op til 70.000 kroner i præmie og bonus for at indgå uddannelsesaftaler om erhvervsuddannelser, når uddannelsen påbegyndes senest 3 mdr. efter indgåelsen af uddannelsesaftalen.

## **TutorShip uddannelse – giv dig selv en julegave...**

... ved at opdatere dine kompetencer!

Du kan stadig nå at tilmelde dig TutorShip uddannelsen og komme til eksamen i april 2011.

Vi vil opfordre til at du øger dine kompetencer ved at tage denne uddannelse og dermed har mulighed for at blive medlem af The Institute of Chartered Shipbrokers. I den forbindelse vil vi gøre opmærksom på, at der i dette efterår er oprettet en afdeling af "The Institute" her i Danmark – Danish Branch.

Ring til os, så vi kan få en snak om, hvordan du griber uddannelsen an.

## **Mail-lister**

Vi minder om, at en del information alene sendes til de medlemmer, der har udtrykt ønske om at modtage det.

Vi opfordrer derfor til, at I beder om at komme på de lister, som I har speciel interesse i. Man kan selvfølgelig altid blive slettet igen.

Følgende grupper eksisterer:

- Befragtningsgruppe
- Havnegruppe
- Liniegruppe
- Told & Moms gruppe
- Chefgruppe
- Uddannelsesgruppe