



Nr. 2 – 7. februar 2011

## Indhold

Norsk Nasjonal transportplan 2014-2023 – 25 % kan flyttes fra land til vand .....	1
Schengen .....	2
Isbrydning.....	3
Safe Sea Net .....	4
Told – Regning på kr. 2.250.000 for manglende ”faktisk ankomsttidspunkt”.....	4
Retssag om mæglerkommission .....	5
Medlemsmøde om kommission den 12. maj .....	5
Kontrol med likvide midler – også Cash to Master .....	5
Årsmøde i Middelfart 16. september 2011.....	6
Solving the Problem of Overweight Containers.....	7
Overweight container guide .....	8
Latest container trade numbers reveal two sides to the economic recovery .....	8
Bulk markedet .....	9
Port State Control .....	9
TutorShip- uddannelsen.....	9
ITIC – skibsmægleransvarsforsikring .....	10
Gruppelivsforsikring .....	10
Hotelaftale.....	10
Mail-lister.....	10

## Norsk Nasjonal transportplan 2014-2023 – 25 % kan flyttes fra land til vand

I Norge er der netop offentliggjort en ny national plan for fremtidens transport. Der er tale om et omfangsrigt materiale bestående af adskillige rapporter.

Rapporten anfører bl.a. det vigtige i at sikre kapitalen, der ligger i infrastrukturen og anbefaler, at staten i højere grad sikrer, at de statslige interesser i havnene varetages. Der er stort potentiale for overflytning af gods fra land til sø og dette bidrager til et bedre miljø, mindre trængsel, færre ulykker og mindre slitage på vejene. Der er potentiale for at flytte 25 % fra vejene.

Det anføres også, at for at nå målene, så kræves det, at de maritime transport får rammebetingelser, der tillader en fair konkurrence med andre transportformer. Maritime transport lider

under, at der er meget højere brugerbetaling end hvad andre transportere er udsat for, men det er et forhold, som den norske regering tager alvorligt og den vil reducere de mange gebyrer og afgifter, der pålægges maritime transportere og gennemføre lettelser og effektiviseringer.

Rapporten anfører, at så meget som 25 % af de totale ton-km kan overføres fra land til sø. Vi håber, at danske myndigheder og det arbejdende havnelovsudvalg også læser materialet. Hvis man har gode ideer i Norge, hvorfor skulle vi så ikke lytte? Så stor forskel er der vel heller ikke på de to landes udfordringer?

De punkter, som sekretariatet har fundet af særlig interesse i rapporterne, findes i et notat på vores hjemmeside under "Politisk arb." Her er der også links til rapporterne.

## Schengen

Den 18. januar 2011 blev der afholdt møde med de relevante myndigheder vedrørende de kommende ændringer for kontrol af viseringer fra sommeren 2011.

Mødet efterlod desværre rigtig mange spørgsmål og frustrationer og det ser umiddelbart ud til, at myndighederne ønsker et system, der vil indebære meget store omkostninger (millioner af kroner), meget vanskelige, for ikke at sige umulige praktiske foranstaltninger, kun mulighed for besætningsskift i ganske få havne og i disse havne kan skibene til gengæld forvente forsinkelser, da politiet ikke har mandskab til at løfte opgaven.

Der var under mødet enighed om, at søfolk ikke vurderes som en trussel, men "det er EU, der siger, at vi skal"!

I mellemtiden er havnene blevet anmodet om at ansøge om godkendelse og de skal nu til at undersøge, hvilke krav og omkostninger, dette indebærer.

Det er vigtigt, at havnene søger om godkende, hvis der fremover skal kunne ske skift af visumpligtige besætningsmedlemmer og vi opfordrer medlemmerne til at drøfte dette med havnen. Som det fremgår at den liste over havnene, som politiet tidligere har udarbejdet, så er der mange steder, hvor politiet lægger op til at skift af besætningsmedlemmer ikke skal kunne ske. Om dette er fordi der i dag ikke sker besætningskift eller om det er en del af en spare-øvelse, bør afklares lokal.

På vores hjemmeside ligger notat fra mødet under "MæglerNyt".

Myndighederne overvejer stadig situationen og forventes at indkalde til nyt møde formodentlig omkring april eller maj måned 2011, men de fastholder, at de nye procedurer skal gælde fra juli 2011. Nogen nøjagtig dato kendes ikke.

Foreningen kan varetage medlemmernes interesse overfor de centrale myndigheder, men oplysning om hvordan indstillingen er lokalt, må komme fra medlemmerne.

Som det var fremme i pressen for et par måneder siden, så bliver asylansøgere i lufthavnen bedt om selv at transportere sig til asylcenter uden at der sker nogen kontrol.

Hvorfor søfolk, der bare gerne vil passe deres arbejde, skal behandles så ringe, er der ingen forklaring på.

(Ubekræftede rygter siger, at proceduren i lufthavnen er blevet ændret, efter at pressen skrev om det. Nu får de ikke længere udleveret et klippekort og besked på at tage toget. Det viste sig nemlig, at de tog ind til byen og solgte klippekortet, så nu får de kun udleveret en enkelt-billet. De skal dog stadig selv finde ud af at tage til asylcentret.)

## Isbrydning

Isbrydning har længe været et ”varmt” emne og vi har netop haft en vinter, hvor der blev lidt koldt, men dog ikke noget alvorligt.

I Danske Havnes Nyhedsbrev 11-2010 stod bl.a.:

*Allerede inden Istjenesten og DMI er begyndt at forudsige istykkelser og isproblemer, er frost og is kommet over de danske farvande. Men de mange havnebåde er klar. Havnene skal bryde isen fra havnen til anduvningsbøjen, som de også gjorde sidste år. Tilmed så overbevisende, at ethvert argument for at opretholde Istjenesten og de tre statsisbrydere forsvandt.*

*For den kommende vinter er arbejdsdelingen, at havnene bryder isen fra havn til anduvningsbøjen - de blå lokalveje. Derfra tager Istjenesten over. Desuden bryder Istjenesten isen i Limfjorden og i alle gennemsejlingsfarvandene - de blå hovedveje.*

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

Danske Havne skriver i deres Nyhedsbrev 1-2011 bl.a.:

*...isen har foreløbig sluppet sit tag i fjorde og indre farvande. Havnene og deres havnebåde kan puste ud efter en flot indsats, der har sikret gods til havnene. Samtidig sparer havne og skibe til danske havne 20 mio. kr./år nu og fremover i udgifter til Istjenesten.*

*Og netop havnenes indsats har overbevist Gitte Lillelund Bech. Den kendte isbrydningsordning skal ophøre og ansvaret skal nu fordeles mellem havne og stat. Princippet bliver det samme som kendes for de kommunale veje og statsvejene. Havnene bryder som hidtil i havnen og ud til Anduvningsbøjen. Staten bryder i øvrige indre farvande.*

I sekretariatet mener vi ikke, at havnenes både er gode nok, hvis der kommer en alvorlig vinter, men vi afventer ministerens udspil. Vi noterer dog, at Danske Havne udtaler, at havnene skal bryde isen og afholde udgiften.

De kommende regler vil forhåbentlig forholde sig til, om der alene er tale om en hensigtserklæring eller om det er et egentlig krav til havnen – og gælder det for alle havne uanset selskabsforhold?

I dag synes der at være forskellig opfattelse af, hvad havnen skal. I Holbæk siger man i december 2010 til den lokale skibsmægler:

*Holbæk Havnevæsen tilbyder ikke (og har i de seneste mange år ikke tilbudt) en reel serviceydelse, der omhandler isbrydning i Holbæk Havn. Holbæk Havnevæsen har i enkelte år dog ladet udføre isbrydning pr. konduite. Denne mulighed foreligger desværre ikke mere, bl.a. fordi Havnevæsnet ikke for tiden råder over et egnet sødygtigt fartøj til formålet.*

*Holbæk Havnevæsen har - efter dialog med Kystdirektoratet - ikke fundet anledning til at skulle ændre praksis og dermed tilbyde isbrydning som serviceydelse formelt. Jeg kan yderligere bemærke, at der ifølge Havnevæsnet ikke på aftalebasis foreligger noget i lejemålet mellem Holship og Holbæk Kommune, som fordrer omtalte ydelse.*

*Såfremt Holship har behov for isbrydning relateret til at drive havnerelateret virksomhed, så kan Holbæk Havnevæsen være behjælpelig med at henvise til, hvor ydelsen kan rekvireres.*

*Det er selvfølgelig ærgerligt, når isen giver hindringer for vore forskellige gøremål og forretninger. Jeg håber ovenstående er tilstrækkelig besvarelse til dine videre disponeringer, og at issituationen snart forbedrer sig til vores fælles bedste.*

.....I Holbæk vil man hverken forsøge at gøre noget ved isen eller betale andre for det!

Omfanget af isbrydning indenfor havnens område, hvem der skal gøre det og hvem der skal betale, er et relevant emne for medlemmerne at få drøftet med havnen, så konsekvenserne af ministerens udspil kan vurderes, når det bliver offentliggjort.

## **Safe Sea Net**

Husk indberetningerne til Safe Sea Net. De polske myndigheder har indberettet et skib, der ankom til Polen uden at have rapporteret korrekt til Safe Sea Net ved afgang fra Danmark.

Skibet har nu fået en bøde for manglende rapportering. Skibet forventer, at mægleren betaler bøden.

## **Told – Regning på kr. 2.250.000 for manglende ”faktisk ankomsttidspunkt”**

Det er vigtigt, at ”faktisk ankomsttidspunkt” oplyses til SKAT inden varerne frigives til modtageren.

Et af foreningens medlemmer indberettede ikke ”faktisk ankomsttidspunkt” og har nu fået en regning på ca. kr. 2.250.000,00 fra SKAT. (Told kr. 2 mill. og manglende ”faktisk ankomsttidspunkt” kr. 250.000). Han skulle ikke toldbehandle den aktuelle forsendelse, men har

tidligere toldbehandlet for modtageren. Modtageren troede derfor, at mægleren også i den aktuelle situation indsatte ”faktisk ankomsttidspunkt”.

#### Bekendtgørelse om toldbehandling nr. 361 af 22/03/2010:

**§ 17.** Tidsfrister for angivelse til told- og skatteforvaltningen skal være opfyldt inden for ekspeditionsstedets ekspeditionstid.

*Stk. 2.* Angivelsen antages af told- og skatteforvaltningen, når det faktiske ankomsttidspunkt er angivet, jf. dog § 38, stk. 2.

*Stk. 3.* For varer, der indføres med skib, luftfartøj, bane, post eller via en godkendt modtager, skal ekspeditøren, dvs. den, der som rederi, agent for rederi, skibsmægler, luftfartsselskab, jernbane, postvirksomhed, vognmand, transportør, jf. § 23, stk. 1, speditør eller lignende eller som varemottager forestår varernes indførsel i det danske toldområde, selv indsætte det faktiske ankomsttidspunkt, hvis angivelsen afgives via edb.

*Stk. 4.* For øvrige varer, samt for varer der angives på EF's administrative enhedsdokument, skal ekspeditøren angive det faktiske ankomsttidspunkt til told- og skatteforvaltningen ved ankomsten til ekspeditionsstedet.

*Stk. 5.* Told- og skatteforvaltningen skal på tidspunktet for varernes faktiske ankomst give meddelelse om, hvorvidt varerne er frigivet eller udtaget til kontrol. Såfremt told- og skatteforvaltningen har udtaget varerne til kontrol, er varerne først til disposition, når kontrollen er afsluttet, og varerne er frigivet. Hvis varerne er omfattet af særlige varebestemmelser, jf. § 14, stk. 4, kan varemottageren først disponere over varerne, når disse bestemmelser er opfyldt.

*Stk. 6.* De enkelte ekspeditionssteder kan udskyde den i stk. 5 nævnte meddelelse i op til 2 timer. Udskydelsen regnes fra angivelsestidspunktet.

**§ 22.** Varer udtaget til kontrol må ikke fraføres grænsen før told- og skattemyndighederne har givet tilladelse hertil.

**§ 23.** Transportøren, dvs. den der befordrer varer til et sted i det danske toldområde, eller dennes repræsentant hæfter for told og afgifter på varerne, indtil disse er angivet.

## Retssag om mæglerkommission

Hvis mægleren forhandler certepartidetaljerne og reder og befragter derefter indgår certepartiet direkte på identiske terms, bortset fra kommissionsdelen, mister mægleren så retten til kommission?

2. maj 2011 kl. 10.00 behandler SØ & Handelsretten en sag vedrørende dette spørgsmål. Alle har lov til at være tilskuer til retssagen.

## Medlemsmøde om kommission den 12. maj

Vi har tidligere orienteret om sager, der vedrører mæglerens krav på kommission i forskellige situationer.

Med Hafnia Law Firm (ITICs repræsentant i Danmark) er der aftalt medlemsmøde den 12. maj 2011 kl. 1600 i Amaliegade. Der følger nærmere, men sæt kryds i kalenderen.

## Kontrol med likvide midler – også Cash to Master

Når større pengebeløb leveres til skibene, så husk at dette skal anmeldes til myndighederne på forhånd. Reglerne gælder for ind- og udførsel og i forbindelse med skibe i havn, så er tidspunktet for ind- og udførsel, når pengene passerer skibets ræling.

Reglerne gælder også, hvis der er flere modtagere og enkeltbeløbene er under grænset, men totalen er over grænsen. Heldigvis kan det nu gøres elektronisk

Toldloven er pr. 1. januar 2011 ændret således, at de anmeldelsesregler, der gælder for rejsende, som medbringer større pengebeløb eller lignende værdier (over 10.000 €/75.000 kr.) ved indrejse i, udrejse fra eller i transit gennem Danmark, er udvidet til også at gælde for juridiske eller fysiske personer, der forsender eller modtager større pengebeløb. Ved større pengebeløb mv. forstås likvide midler og lign. til en værdi af 75.000 kr. eller derover der sendes med posten eller med kurér.

Ændringen af toldloven og dermed anmeldelsespligten omfatter ikke pengebeløb, der overføres elektronisk, f.eks. bankoverførsler eller hvor en person betaler med kreditkort i forbindelse med internethandel.

Det betyder, at virksomheder eller personer, der fysisk modtager eller afsender større pengebeløb eller lignende skal anmelde sådanne forsendelser senest i forbindelse med at forsendelsen ankommer til, transiterer eller forlader Danmark. Anmeldelse af penge mv. i en uledsaget forsendelse kan ske af afsenderen eller modtageren selv eller dennes repræsentant eller befordrer f.eks. et kurérfirma eller en speditør, men beløbets ejer skal entydigt fremgå af anmeldelsen. Blanketterne er under ændring som følge af de nye regler om anmeldelse af uledsagede forsendelser, men kan anvendes indtil videre.

Anmeldelsen kan ske på blanket 12.020 (a) eller (b) begge med dansk tekst eller 12.021 (a) eller (b) begge med engelsk tekst. Blanketterne findes på [www.skat.dk](http://www.skat.dk).

Blanketten kan afleveres eller sendes til SKAT, som også kan attestere blanketten forud for afsendelsen eller modtagelsen, hvis dette måtte ønskes.

### **Tilbageholdelse og overtrædelse**

Ændringen af toldloven pr 1. januar 2011 giver SKAT hjemmel til administrativt at tilbageholde større pengebeløb som led i kontrollen med såvel de rejsende til og fra Danmark som med uledsagede forsendelser (post, kurérforsendelser mv.) i op til 72 timer. Dette kan ske når det må frygtes, at de omhandlede likvide midler (pengebeløb eller lignende) er eller kan sættes i forbindelse med strafbare aktiviteter.

Det er en overtrædelse af toldlovens bestemmelser, såfremt en sådan anmeldelse ikke afgives til SKAT.

Kilde: [Link til SKAT](#)

## **Årsmøde i Middelfart 16. september 2011**

Årsmødet holdes i Middelfart den 16. september 2011. Der kommer selvfølgelig nærmere herom, men sæt allerede nu et kryds i kalenderen.

## **Solving the Problem of Overweight Containers**

På sidste møde i Linieudvalget blev spørgsmålet om vejning af containere berørt. Fra forskellig side er der ved at komme fokus herpå og følgende vil måske være af interesse:

In December, the World Shipping Council and the International Chamber of Shipping urged the International Maritime Organization (IMO) to establish an international legal requirement that all loaded containers be weighed at the marine port facility before they are stowed aboard a vessel for export.

The following explains the nature of the problem with overweight containers, the efforts that have been taken to date to address the issue, and the reason that the industry is calling for a strong international solution to the problem from the IMO.

The issue of overweight containers has been a subject of industry, insurance, and at times government, concern over the years, and has from time-to-time become an issue of concern to the general public after incidents involving overweight boxes.

Most recently, the Maritime Research Institute of the Netherlands has concluded a joint industry-government research project about cargo securing, including collapsing container stacks, and included in its recommendations a call for compulsory weighing of containers prior to vessel loading.

The conclusions and recommendations from the research project (“Lashing@Sea”) were recently reviewed at the 15th meeting of the International Maritime Organization (IMO) Dangerous Goods, Solid Cargoes and Containers Subcommittee. The Subcommittee agreed that, in the interest of safety, there is a need to consider ways and means to ensure that the correct weight of the containers is declared to the carrier and communicated to the ship’s master in order to allow for correct and well-informed handling and stowage.

### **The Problem**

There is no available data that reliably indicates how many containers are overweight; however, the problem is significant, and arises in almost every trade to some extent. In some geographic trade lanes, the problem is common and, at times, rampant. Shipping lines have reported that in severe cases, the overweight or incorrectly declared weights reaches 10% of the total cargo on board a vessel. Some carriers report that it is not uncommon for actual total cargo weight aboard ship to be 3-7% greater than the declared weight.

There are varying contexts or definitions of “overweight”. A loaded container can exceed road weight limits, rail weight limits, crane lifting limits, container carrying capacity limits, or its weight as declared by the shipper. Each of these overweight situations presents operational and safety problems. The most common overweight situation is when the actual container weight exceeds the shipper’s declared weight. Having the actual weight of a container would enable a carrier and a terminal operator to knowledgeably address all the various container weight issues and requirements.

For example, Shanghai and Shenzhen municipal governments in the People’s Republic of China



have recently undertaken tougher new penalties for containers that exceed road weight limits, subjecting ocean carriers, drivers and cargo owners to expanded potential penalties. WSC and ICS on Solving the Problem of Overweight Containers

In short, overweight containers can and do present a risk to industry workers, to ships, to equipment, to operational reliability, to shippers of accurately declared shipments, to higher operating costs, to road safety problems, to higher liability claims, and to higher administrative costs.

[Læs mere her](#)

Kilde: [www.maritime-executive.com](http://www.maritime-executive.com) January 17th, 2011

## **Overweight container guide**

Why are overweight containers and misdeclared weights a problem?

Overweight containers and mis-declared weights are becoming a very serious problem - it is estimated that as many as 20% of containers are overweight or mis-declared.

[Læs mere her](#)

## **Latest container trade numbers reveal two sides to the economic recovery**

In the latest Container Trade Statistics report, covering the month of November 2010, it is unsurprising why shipping line executives were feeling a little more optimistic about the coming year than they perhaps are today. However, they reveal that the economic recovery is not evenly spread across all trades and that clouds were continuing to gather in November last year, which may be manifesting themselves today, raining on the optimism shown previously by many of the lines.

Figures released by CTS show that for all trades combined, for January to November 2010 there was a 15.4% increase in European containerised imports over the same period in 2009, and exports were 10.3% higher. Taking a comparison of November 2010 with November 2009, with the exception of the Europe to Asia trade which remained stable, the CTS report suggests that for all other trades, both import and export, volumes increased.

A month on month comparison also showed that the Europe to Asia trade was 3.6% higher in November than it was in October 2010; and Asia to Europe imports were 1% higher in November than they were in October 2010.

Behind the optimistic headline figures, however, lies a more worrying development. The report reveals that by breaking down the Import figures from North Europe to Asia instead of looking at Europe as a whole, November registered the third monthly decline in succession and was 12.5% down on the August peak for 2010. For the Europe to India / Middle East trade in November for month on month imports there was a significant decline of 12.4% over October's figure, but exports did grow marginally by 2%.



For the Europe North America trade, the imports declined 1.7% on October 2010 and the exports by a more significant 4.3%.

To see the latest report from CTS you may download from this site by clicking on: [CTS Trade News, January 2011 \(3\)](#) or by visiting <http://www.containerstatistics.com>

Kilde: [The Shippers' Voice](#) January 13, 2011

## **Bulk markedet**

Interessant artikel fra Bloomberg 1. februar. Forudsiger stærk stigning i Dry Bulk efter ophugning og levering af Capes.

<http://www.bloomberg.com/news/print/2011-02-02/shipping-rates-bottoming-as-demolitions-hit-28-year-high-freight-markets.html>

## **Port State Control**

### **Port State Control Checklist's**

- Produced by experts from Lloyd's Register and the UK Club, the guides advise officers on board, and owners, about Port State Control, highlighting deficiencies found during PSC inspections. It provides a detailed checklist of areas that must be up to standard and highlights areas where operational deficiencies are frequently found.

[www.ukpandi.com/loss-prevention/ship-inspection/port-state-control/](http://www.ukpandi.com/loss-prevention/ship-inspection/port-state-control/)

## **Gode tilbud**

### **TutorShip- uddannelsen**

Du kan stadig nå at tilmelde dig denne uddannelse med eksamen i april – men det haster! Tilmeldingsfristen er 18. februar 2011.

TutorShip-uddannelsen er ideel, hvis du gerne vil forene det nyttige med det behagelige – *du kan sidde hjemme i din egen sofa* og tilegne dig kompetencer inden for en lang række shippingspecialer.

**Ring til os på tlf.nr. 33 91 44 38 og lad os få en snak om mulighederne.**

Efter fuldført TutorShip-uddannelse kan du søge om medlemskab af The Institute of Chartered Shipbrokers samt sætte MICS på dit visitkort. Efterfølgende mulighed for at blive FICS og **Chartered Shipbroker.**

”The Institute” har nu en afdeling i Danmark – Danish Branch.

## **ITIC – skibsmægleransvarsforsikring**

Gennem Skibsmæglerforeningen er det stadig muligt at tegne ansvarsforsikring på favorable vilkår. For en dækning på \$ 60.000 er præmien \$1.550 årligt og for den dobbelte dækning er præmien \$1.900 årligt.

Medlemmer, der er FONASBA certificeret får 5 % rabat på præmien.

Tag kontakt til sekretariatet eller direkte til forsikringsmægleren DUPI Copenhagen [www.dupi.com](http://www.dupi.com)

## **Gruppelivsforsikring**

Skibsmæglerforeningen har for år tilbage indgået aftale med Forenede Gruppeliv om en gruppe-livsforsikring – det er stadig muligt at tilmelde sig denne ordning. Præmien er ca. kr. 250,00 pr. person i kvartalet – præmien er afhængig af bonusudbetalingen.

Dækningen er, ved dødsfald inden udgangen af det kvartal hvor forsikrede fylder 67 år, kr. 150.000,00 og er der børn under 20 år udbetales kr. 15.000,00 til hvert barn.

## **Hotelaftale**

Skibsmæglerforeningen har fornyet firmaaftalen med Arp-Hansen Hotel Group – hele aftalen kan ses på foreningens hjemmeside under menupunktet Medlemsfordele/Hotelaftale – husk du skal være logget ind på medlemsdelen for at se aftalen.

## **Mail-lister**

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

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

Følgende grupper eksisterer:

- Befragtningsgruppe
- Havnegruppe
- Liniegruppe
- Uddannelsesgruppe
- Chefgruppe