



Nr. 1 – 5. januar 2011

Indhold

Toldsystem	1
Port State Control – rapportering til havne (og Safe Sea Net)	1
Schengen	2
Erhvervshavne, der IKKE sætter priserne op	3
Vejle Havn	3
Hvad skal der til, for at vi kan blive endnu bedre i dansk shipping?	4
Flip Ship	5
Mail-lister	5

Vi ønsker alle et godt 2011

Toldsystem

Det nye toldsystem skal starte i dag den 5. januar. Samme dag starter testperioden.

Arbejdet med, at der skal indgå en sikkerhedsvurdering i toldsystemet blev startet som en resultat af terrorangrebet 11. september 2001 og med en forberedelsestid på næsten 10 år siden, , så det burde have været muligt med en længere testperiode.

Heldigvis kan man på SKATs hjemmeside for ICS-projektet finde vejledning til ”Nødprocedure”. Heri beskrives det, hvad man skal gøre når (ikke hvis) systemet bryder ned.

Vi beder medlemmerne om at orientere sekretariatet om erfaringerne – gode såvel som dårlige.

Port State Control – rapportering til havne (og Safe Sea Net)

Fra 1. januar 2011 er havnemyndighederne pålagt at indrapportere til Safe Sea Net. Dårligt var nytårsaften overstået, før der var havne, der instruerede lokale agenter om at foretage indberetningen på vegne af havnemyndighederne. Begrundelsen er tilsyneladende, at havnene ikke har tid til at overholde reglerne i weekender og lignende, fordi de holder fri.

Vi har udsendt Medlemsbrev den 3. januar 2010, hvor der opfordres til at udvise forsigtighed med at påtage sig myndighedsopgaver, med mindre det klart aftales, hvad opgaven omfatter og hvilke ansvarspådragende forhold, der kan gælde.

Vi opfordrer medlemmerne til at kontakte sekretariatet i de tilfælde, hvor havnemyndighederne ønsker at medlemmerne laver det arbejde, som havnemyndigheden ifølge loven er forpligtet til at udføre.

Schengen

Sekretariatet har igennem nogen tid fået henvendelser vedrørende forskellige udfordringer i det daglige samarbejde med politiet.

I forbindelse med visumpligtige besætningsmedlemmer, der arbejder på skibe, der sejler på danske havne, har det været argumenteret, at besætningsmedlemmerne skal have arbejdstilladelse. Udlændingesservice oplyser, at der ikke er krav om dansk arbejdstilladelse.

Der har desuden været rygter om, at visumpligtige besætningsmedlemmer ikke må af- og påmønstre skibe, der passerer Danmark, med mindre skibet aktuelt anløber dansk havn og dermed betaler havnepenge, lods, slæbebåd med mere.

Desuden rygter om, at besætningsmedlemmer i fremtiden vil få vanskeligt ved at få udstedt visum i Danmark, hvilket selvfølgelig vil betyde, at visumpligtige besætningsmedlemmer ikke kan skiftes.

Der er mange rygter og mange uafklarede forhold. Sommeren 2010 blev der afholdt stor-møde med politi og andre myndigheder og vi blev her lovet, at der ville blive udgivet en vejledning af politiet. På trods af utallige rykkere, har vi stadig ikke set vejledningen.

Derimod er der netop blevet inviteret til nyt stor-møde! Nu kommer der (igen) nye regler og dette vil tilsyneladende medføre, at der ikke fremover kan skiftes besætningsmedlemmer i alle havne og at politiet skal komme ombord på skibet i de enkelte havne, hvor skift er muligt.

Den procedure, hvor skibets agent har stået for transport imellem skib og politistation oplyser politiet er ulovlig ifølge EU.

Snart er vi tilbage ved det rigtig gamle system, hvor politiet ikke kom, enten fordi de ikke havde mandskab eller også fordi der var et værtshusslagsmål, der var vigtigere eller også fordi ham der havde visum-etiketterne havde fri eller også fordi det var lige ved vagtskifte eller også.....

Det nævnte stor-møde om de nye regler skulle afholdes 7. januar, men er netop udsat til måske 17. januar eller måske 18. januar (eller måske en helt anden dag). Der var vist nogen fra myndighedsside, der alligevel ikke kunne.

Hvordan vil man behandle Det Blå Danmark og skibene, når skibene bliver forsinkede eller kommer for tidligt. Måske kommer de endda om natten eller i weekenden?

Erhvervshavne, der IKKE sætter priserne op

Vi har tidligere efterlyst erhvervshavne, der IKKE følger den naturlov, der tilsyneladende gælder indenfor de danske havne, nemlig at priserne skal stige den 1. januar.

Sekretariatet er blevet orienteret om, at samtlige havne, på nær fem, sætter prisen op for 2011:

Aarhus
Assens havn
Esbjerg
Randers
Rønne

Alle havne har vel efterhånden offentliggjort priserne for 2011 og vi håber, at der kan komme et par stykker mere på listen. Venligst orienter sekretariatet.

I en tid, hvor der er store udfordringer med at finde last til skibene til konkurrencedygtige priser, er vejen frem ikke, at havnene pr. automatik sætter priserne op. Dette er skadeligt for konkurrencen og gør det vanskeligere at opfylde det politiske ønske om mere gods "fra vej til sø".

Vejle Havn

Vi har tidligere orienteret om forholdene i Vejle Havn, hvor kommunen tilsyneladende ønsker at begrænse mulighederne for erhverv og til gengæld forbedre mulighederne for lystbådene. De sidste er der sikkert også flere stemmer i.

Klagesagen er nu afsluttet hos Kystdirektoratet. Selvom de havde oplyst, at der ville ske en besigtigelse af arealet, inden der blev truffet en afgørelse, så er dette aldrig sket. Kystdirektoratet har fra Aalborg Universitet fået en udtalelse, hvor man efterlades med indtrykket af, at de mest brugte ord er "det ved vi ikke" eller "det kan vi ikke udtale os om".

Alligevel har Kystdirektoratet fundet, at

Samlet set har Kystdirektoratet ikke fundet grundlag for at vurdere, at kommunalbestyrelsen og havnebestyrelsen har handlet i strid med havnelovens bestemmelser. Vi finder således, at der ikke er grundlag for at vurdere, at havnen jf. lovens § 9, stk. 4 ikke har varetaget havnens interesser i forbindelse med areal-salget til Vejle Kommune. Kystdirektoratet kan derfor ikke imødekomme Deres klage.

Klagevejledning

Kystdirektoratets afgørelse kan jf. § 7, stk. 2 i bekendtgørelse nr. 427 af 9. maj 2007 om Kystdirektoratets opgaver og beføjelser m.v. ikke påklages til højere administrativ instans.

Står der ikke, at Kystdirektoratet ikke har grundlaget for at vurdere, at.....? Altså, at de ikke kan vurdere det?

Når der ikke kan klages over afgørelsen, så forenkler det unægtelig sagsbehandlingen!

Hvad skal der til, for at vi kan blive endnu bedre i dansk shipping?

Uddannelse, mere viden, udlændinges ophold i Danmark, pointsystemer, firmaers outsourcing af arbejdspladser til udlandet og lignende forhold er i denne tid meget diskuteret.

Der er enighed om, at det er vigtigt, at danske virksomheder hele tiden arbejder for at blive bedre og mere konkurrencedygtige.

EU har netop betalt en Master-uddannelse i Transport og Maritim Management hos Syddansk Universitet i Esbjerg for en ung inder. For at få noget erhvervs erfaring og ikke kun teoretisk viden, var inderen under uddannelsen beskæftiget i et lokalt shippingfirma. Dette arrangement var til stor glæde for begge. Inderen fik masser af relevant og praktisk viden om, hvordan transporter planlægges og gennemføres "in real life" og virksomheden fik masser af gode ideer og inspiration fra inderen.

Faktisk gik det hele så fint, at virksomheden gerne ville oprette en stilling og tilbød inderen et job efter afsluttet Master-uddannelse. Man så muligheder for at kunne komme nærmere på det indiske marked, ligesom der var mange andre fordele.

Inderens opholdstilladelse udløb den 1. september 2010. Tilsyneladende måtte han ikke søge om forlængelse tidligere end 14 dage før udløb og da der er tre måneders behandlingstid i udlændingenservice, så var han tvunget til at rejse hjem og der afvente de danske myndigheders behandling af ansøgningen.

Svaret er nu kommet. Udlændingenservice har i svaret bl.a. skrevet:

I brev af 30. oktober 2010 har vi bedt det regionale beskæftigelsesråd i Syddanmark om en udtalelse, herunder om beskæftigelsesrådet kan anbefale, at du får en opholds- og arbejdstilladelse som shipping og forwarding assistent.

Beskæftigelsesrådet har i brev af 28. oktober 2010 udtalt at de ikke kan vurdere, om der i det konkrete tilfælde er tilgængelig kvalificeret herboende arbejdskraft eller kvalificeret arbejdskraft indenfor EU/EØS.

Senere i brevet skrives:

Ved e-mail af 10. november 2010 modtaget i Udlændingenservice, har din arbejdsgiver bl.a. oplyst, at antallet af ledige personer med master i shipping er yderst begrænset, og at kombination med indisk modersmål i EU er unikt, og at stillingen ikke har været opslået for nylig.

Udlændingenservice giver herefter afslag på ansøgningen bl.a. med følgende begrundelse:

Vi har lagt vægt på, at beskæftigelsesrådet ikke kan anbefale opholds- og arbejdstilladelse, fordi der efter beskæftigelsesrådets opfattelse ikke er mangel på denne type arbejdskraft.

I sekretariatet må vi konkludere, at det tilsyneladende er uden betydning, at virksomheden gerne vil ansætte ham ligesom det tilsyneladende er uden betydning, at inderen gerne vil have et job i en

dansk virksomhed og få noget praktisk erfaring. Det synes ellers at ville være et godt resultat af at have givet ham en god og lang teoretisk uddannelse i Danmark.

Vi undrer os over, hvorfor der gives og betales en uddannelse til en inder, hvis uddannelsen ikke er efterspurgt (hvad den i høj grad er) og hvorfor inderen ikke må arbejde for en virksomhed i Danmark, der gerne vil have ham, når der ikke findes andre personer med de ønskede kvalifikationer.

Det er i hvert fald ikke med til at hjælpe den danske shipping-virksomhed med at blive dygtigere, udvide kundegrundlaget, skabe mere aktivitet og nye forretningsmuligheder.

Måske skulle den danske virksomhed i stedet flytte til Indien?

Flip Ship

I shipping sker der hele tiden mange spændende ting og nye skibstyper opstår. Alle ved, hvad et containerskib er og også et tankskib har de fleste hørt om.

Når der snakkes om RO-RO, OBO, ULBC eller AHTS og lignende, så er det kun personer, der er kendte med branchen, der forstår, hvad der tales om.

Men et Flip Ship – hvad er det?

http://en.wikipedia.org/wiki/RP_FLIP

http://www.metacafe.com/watch/463635/flip_research_vessel.htm

Mail-lister

Vi minder om, at en del information alene sendes til de medlemmer, der har udtryk 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