

Sendt: 21. juni 2012 11:00

Til: folketinget@ft.dk

Emne: Information til Transportudvalget og Retsudvalget MæglerNyt

Til Folketinget,

Til orientering vedlægges MæglerNyt, der venligst bedes uddelt til medlemmerne i Retsudvalget og Transportudvalget, da vi formoder, at indholdet kan have medlemmernes interesse.

Ligeledes bedes materialet offentliggjort på folketingets hjemmeside.

Såfremt materialet giver anledning til kommentarer, så hører vi meget gerne ligesom vi selvfølgelig gerne uddyber yderligere.

Med venlig hilsen

Allan Houtved, FICS
Danmarks Skibsmæglerforening
Amaliegade 33 B
1256 København K

Tlf. 33 91 44 38

www.shipbrokers.dk

MÆGLERNYT

Danmarks Skibsmæglerforening

Nr. 4– 21. juni 2012

Indhold:

Schengen og menneskesmugling	1
ISPS.....	3
TutorShip Exams.....	3
Toldregler og rapportering.....	4
SKAT sætter fokus på eksport.....	5
Charterers bypassing brokers clause	6
Årsmøde i København 15. september.....	6
Fonasba Årsmøde den 9. – 11. oktober 2012	6
C-TPAT and AEO to be Mutually Recognizable in June 2012	6
The Bribery Act	7
Mail-lister	7

Schengen og menneskesmugling

Som det efterhånden er oplyst mange gange, så afventer vi stadig myndighedernes vejledning i skift af personale på skibe.

Spørgsmålet har været drøftet på utallige møder med Rigspolitiet og Justitsministeriet samt mange andre myndighedsinstanser. Senest blev der på et møde i Justitsministeriet den 24. maj 2012 lovet, at nu ville vejledningen blive fremsendt i udkast til os for kommentarer inden udgangen af maj 2012.

Siden er der intet sket og **vi venter fortsat** på vejledningen. Myndighederne har indtil videre arbejdet på vejledningen siden 2009. Når vi engang får udkastet, så må det være godt. Der er i hvert fald arbejdet længe (og grundigt?) med det.

Det er dog ikke helt rigtigt, at der intet er sket. Medlem af Folketinget Preben Bang Henriksen (V) har den 11. maj 2012 spurgt justitsministeren (Spørgsmål 762):

Vil ministeren oplyse om det er korrekt, at eksempelvis EU-borgere og visumpligtige med gyldigt visum (herunder sømænd, personale, reparatører etc.) ikke længere kan af- og påmønstre skibe (herunder fragt- og krydstogtskibe) under sejlads i danske farvande, men derimod kun, hvis skibet sejles til kaj med deraf følgende ekstra olieforbrug, forurening, udgifter til slæbebåde, lodser m.v. (Der henvises til artiklen 'Visumhåndtering vækker undren' i bladet Søfart nr. 18 af 4. maj 2012).

Den 21. juni 2012 var spørgsmålet **fortsat ubesvaret**.

Saga Shipping i Skagen har i mellemtiden fået en bøde på kr. 36.000 for forsøg på menneskesmugling.

Den 29. maj 2012 er tankskibet KRONVIKEN i Skagen og tre filippinske sømænd skal hjem på ferie. Saga Shipping orienterer selvfølgelig Skagen politi i god tid inden skibets ankomst om, hvem der er ombord

Helt efter almindelig procedure sender Saga Shipping efterfølgende en telefax (politiet er ikke gået over til mails og lignende nymodens opfindelser) til Skagen politi med detaljer om de tre sømænd, der skal have visum for at de kan rejse hjem på ferie. Dette for at politiet kan checke yderligere i deres systemer og forberede at udstede det krævede Schengen-visum. Åbenbart skal der ske yderligere kontrol end hvad der gøres, når der første gang indsendes detaljer om skibets besætning til politiet.

Da Saga Shipping senere kommer på politistationen med de tre søfolk for at få de nødvendige Schengen-viseringer, så kender politiet intet til det og det er åbenbart derfor, der nu gives en bøde for forsøg på menneskesmugling. Politiet bekræfter, at der var sendt meddelelse til dem på forhånd, men "de havde ikke set, at den var kommet på faxen".

Efterfølgende modtager Saga Shipping et bødeforlæg på kr. 36.000 med følgende begrundelse:

Beskrivelse af forseelsen

Udlændingelovgivningen, jf. lovbekendtgørelse nr. 947 af 24. august 2011 § 59a, stk. 1, jf. § 61, ved 29. maj 2012 at have været ansvarlig for, at 3 filippinske sømænd, Joselito Manabat, Lorenzo Bueno og Troubador Galutan den 29. maj 2012 afmønstrede skibet Kronviken i Skagen, selv om der ikke fra politiets side var givet en SIS godkendelse til afmønstringen.

Den paragraf, der refereres til, anfører:

§ 59 a. Den, der bringer en udlænding her til landet, straffes med bøde, såfremt den pågældende udlænding ved indrejse i Danmark eller i transit i en dansk lufthavn ikke er i besiddelse af fornøden rejselegitimation og visum, jf. § 39.

Skibsmæglerforeningen har (atter en gang) kontaktet justitsministeriet og rykket for den vejledning, der er blevet lovet utallige gange igennem de seneste år.

Ligeledes har vi spurgt, om bøden og den manglende vejledning giver justitsministeriet anledning til kommentarer. Da bøden skal betales senest 27. juni 2012 for at undgå, at der bliver anlagt retssag mod Saga Shipping, så har vi bedt justitsministeriet om at svare hurtigt.

Vi venter stadig!

Som et kuriosum kan nævnes, at hvis søfolkene ikke skulle hjem og derfor ikke var kommet på politistationen, men i stedet havde taget til havnefest eller lignende et eller andet sted i området, så havde der ikke været problemer. Det må de gerne uden visum – de må bare ikke rejse hjem.

Mon Henrik Bang Kristensen kan få et svar på sit spørgsmål? **Han venter fortsat.**

ISPS

Reglerne for sikring af havne og havnevirksomheder er ved at blive revideret af Kystdirektoratet.

Desværre er det åbenbart hensigten at skærpe kravene langt mere, end hvad IMO og EU foreslår. Mange steder lægges der op til, at sikkerhedsforanstaltninger, der *kan* indføres efter de internationale regler, i Danmark *skal* indføres.

Dette gør det mere vanskeligt og dyrere end krævet og vanskeliggør arbejdet med fremme af transport af last til søs.

Kystdirektoratet er positive overfor en ændring fra *skal* til *kan* på et senere tidspunkt og ved en senere revidering af de danske regler, men så er de meget stramme sikkerhedsforanstaltninger jo allerede indført og udgiften afholdt.

Skibsmæglerforeningen støtter kampen mod terror og rimelige foranstaltninger til at beskytte skibene, men urimelige krav, der ikke kan retfærdiggøres, bør undgås.

Som den første, har Lemvig opgivet at leve op til kravene for terrorsikring.

TutorShip Exams

Well done to all the students who sat ICS exams this year!

This year the ICS had a record year in examinations with over 5,830 registrations (compared to 4,061 exams last year). Furthermore, the qualifications offered by ICS are receiving increased global recognition with 75 examination centres in 46 countries across six continents.



The exam papers will be marked during the summer period. The overall exam results will be available on the website **in August** (the exact date will be announced in due course) and results letters with the grades for individual exams also sent to each student.

Interesserede kan se eksamensspørgsmålene på hjemmesiden under <http://www.shipbrokers.dk/?id=20570>

Fagene og pensum er meget relevant for branchen og vi opfordrer til, at flest mulig tilmelder sig.

Toldregler og rapportering

Så er Manifestsystemet trådt i kraft og der er pligtigt at rapportere hertil.

Spørgsmålet om, hvem der skal rapportere hvad og hvem der er ansvarlige, hvis der ikke sker korrekt rapportering, optager mange og også på det seneste møde i Bimcos Documentary Committee var emnet oppe:

Revised EU Advance Cargo Declaration Clause for Voyage Charter Parties

The Chairman referred to Enclosure ITEM 2.B.1. The original edition of the Clause had been published in response to new EU legislation that came into force on 1 January 2011. With the benefit of feedback on the use of the Clause a number of issues had been identified that should be incorporated into the Clause. The

FAD Working Group had revisited the Clause and amended the provision to take into account issues such as transit cargoes and cargo export notification requirements. The Chairman asked the Chairman of the FAD Working Group to introduce the revised voyage charter version of the Clause.

Mr. Jean-Pierre Laffaye, France, confirmed that the Clause was a revision of the previously released Clause and which benefited from the lessons learned from practical experience. The Working Group had made a big change in segregating the liabilities and responsibilities of the owner on one side and charterers on the other side. The idea being that the owners were responsible for entry of the cargo declaration and liable to the charterers for failure to do so and the charterers were responsible to provide the necessary information for the owner to do that and were also responsible for arranging the export declaration. Basically the Clause was straightforward and one of the main changes had been to remove the consequential damages which would be created by any failure of the parties. This had been considered a very big issue and felt to go too far for simple omissions or clerical mistakes, and it might be that the point would have to be reviewed in the time charter version which had been adopted in November.

For medlemmerne er det af stor betydning, at det er helt klart, hvem man optræder for, når der anmeldes til toldsystemet.

Nogle oplysninger skal leveres af skibet, for at skibet må losse, mens andre oplysninger skal leveres af lastinteresserne, for at lasten kan udleveres.

Hvis skibet opfylder sine forpligtigelser, men lastinteresserne ikke har overholdt sine, så er konsekvensen, at lasten kan losses, men ikke udleveres. Hvis lasten skal losses uden at udleveres, så skal der ske en såkaldt midlertidig opbevaring og dette kræver, at der er en, der har tilladelse til midlertidig opbevaring og indestår for afgifterne.

Hvis skibets mægler har tilladelse til midlertidig opbevaring, så kan han aftale med skibet eller lastinteresserne, at lasten losses til mægleren, der til gengæld skal sikre, at lasten ikke udleveres til lastinteresserne uden de nødvendige tilladelser fra SKAT. Hvis udlevering alligevel sker, så er det mægleren, der er ansvarlig for afgifterne.

Hvis mægleren ikke ønsker at stille sin tilladelse til rådighed for skibet, så må skibet lade være med at losse, selvom der er givet tilladelse til losning af SKAT. Dette kan medføre forsinkelse, demurrage etc.

Hvis spørgsmålet om forsinkelse, demurrage etc. bliver aktuelt, så er det også aktuelt, hvem der er ansvarlig for den manglende rettidige rapportering til SKAT fra lastmodtageren. Der er situationer, hvor mægleren også foretager den nødvendige rapportering på vegne af lastinteresserne og det kan derfor være af stor betydning, hvad der er aftalt imellem mægler og lastinteresser.

Medlemmerne opfordres til nøje at vurdere, hvilke roller de påtager sig og fastslå, på hvis foranledning og i hvis interesse de optræder.

Der er desværre flere tilfælde, hvor medlemmer er kommet i klemme fordi de, af venlighed og fordi "det plejer vi", har udført opgaver for lastinteresserne uden at der foreligger en egentlig aftale.

Kontakt sekretariatet, hvis der er spørgsmål til ansvarsforholdene. En nær kontakt til det lokale toldkontor er ligeledes vigtig, så der hele tiden er sikkerhed for, at de korrekte procedurer følges.

SKAT sætter fokus på eksport

SKAT sætter nu fokus på de toldprocedurer, som skal følges ved eksport af varer til lande uden for EU.

SKAT har i de seneste år målrettet kontrolindsatsen mod danske importører - men nu sætter SKAT fokus på de toldprocedurer, som skal følges ved eksport af varer til lande uden for EU.

En ny undersøgelse viser, at mange virksomheder herunder eksportører, transportører og speditører endnu ikke fuldt ud har implementeret de procedurer, der siden september 2009 skal følges i forbindelse med eksport af varer til lande uden for EU.

SKAT oplyser, at mange udførselsangivelser ikke har fået udpassage-attest, hvilket medfører, at eksportørerne ikke har tilstrækkelig dokumentation for, at deres varer er blevet udført.

Manglende dokumentation for udførsel kan have både praktiske og økonomiske konsekvenser for den enkelte virksomhed, specielt i de tilfælde, hvor der sker genudførelse af toldpligtige varer f.eks. fra toldoplæg og aktiv forædling.

Det anbefales derfor, at de enkelte virksomheder følger op på, om de korrekte procedurer følges i forbindelse med eksport af varer til lande uden for EU.

Kilde: DELACOUR DANIA <http://www.delacourdanial.dk/nyheder/2012/juni/>

Charterers bypassing brokers clause

Sekretariatet har modtaget henvendelser om situationer, hvor principalen forsøger at snyde mægleren. Fonasba har udarbejdet en aftale til forebyggelse heraf. Aftalen kan findes på www.fonasba.com under documents/Fonasba issued documents

Årsmøde i København 15. september

Vi minder om, at Årsmøde og generalforsamling afholdes i København den 15. september 2012. Sæt allerede nu et kryds i kalenderen.

Fonasba Årsmøde den 9. – 11. oktober 2012

Årsmødet afholdes denne gang i Venedig og vi opfordrer medlemmerne til at deltage.

De nærmere detaljer kan ses på www.fonabavenice2012.com

Programmet i år indeholder arrangementer, der specielt henvender sig til yngre medarbejdere og vi håber, at der er interesse for at deltage i dette.

C-TPAT and AEO to be Mutually Recognizable in June 2012

We saw this item in The Quest, the e-zine published by US transportation insurance specialists Avalon. The item makes a very good point--the diseconomies which have piled up in the past owing to governmental and regulatory agencies' propensity to make rules for us all should be tackled with vigour. You can be certain that the rising competition in the world in say the BRIC economies are nowhere near as hobbled:-

Beginning in June 2012, companies that have joined C-TPAT in the United States or the AEO in the European Union will receive reciprocal benefits from each country's trusted trader program.

CBP Acting Commissioner David V. Aguilar and Director-General Heinz Zourek, European Union Taxation and Customs Union Directorate (TAXUD) signed a mutual recognition decision in May, which recognizes compatibility between the EU and the U.S. cargo security programs.

Mutual recognition among these programs allows certified companies to benefit from reduced Customs controls and priority treatment in additional countries, thus providing an expedited release of goods. According to a study released by U.S. Customs and Border Protection in 2011, participants said their reduced delays resulted in a median savings of \$500 for air shipments and \$1,500 for ocean shipments.

Companies may also wish to become certified in these programs for competitive reasons. CBP's survey revealed that 91% of respondents said they received contracts that required C-TPAT membership.

The United States already has mutual recognition arrangements with New Zealand, Canada, Jordan, Japan and South Korea. AEO is already recognized in Japan, South Korea and Singapore.

Both the European Union and the United States expect mutual recognition to reduce costs and time delays, result in less red tape and provide greater ease and predictability in the movement of goods across EU and U.S. borders. CBP states there are more than 10,000 participants in C-TPAT and about 4,600 AEO participants.

While becoming certified in trusted trader programs helps secure the supply chain, loss or damage in transit can always occur. The smart solution is to always obtain Cargo Insurance to protect shipments in transit. Our customized Cargo Insurance policies provide broad "All-Risk" coverage on most goods, with streamlined certificate issuance through our Web Merlin™ portal.

<http://www.avalonrisk.com>

The Bribery Act



In this article, Ince partner Kevin Cooper (pictured) summarises some of the guidance and advice that has been issued since The Bribery Act 2010 came into force by various bodies, which will be of use to those in the shipping industry.

[Vis artikel...](#)

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
- Told & Skat