

## Möte referensgrupp + myndigheter Single Window

**Plats:** Clarion Post Hotel, Drottningtorget 10, 411 03 Göteborg

**Datum:** 6 november 2014

**Deltagare:** Linn Johansson, ACL  
Malin Wiman, Stockholms hamnar  
Roger Andersson, KGH Customs services  
Daniel Grahed, Schultz Shipping AB  
Tryggve Ahlman, Redarföreningen  
Jouni Lindberg, Göteborgs hamn  
Tony Nilsson, DHL  
Stefan Oskarsson, Sölvesborgs skeppsmäklare  
Dag Holmberg, Segerhammars skeppsmäklare  
Lars Lövsund, TSA Agency

Lars-Gunnar Nilsson, Tullverket  
Karolina Lönnqvist Duras, Tullverket  
Martin Östlund, Tullverket  
Roland Kristiasson, Tullverket  
Linda Carlén-Hallström, Sjöfartsverket  
Jörgen Sjöholm, Sjöfartsverket  
Fredrik Andreen, Sjöfartsverket  
Anders Litzén, Kustbevakningen

### Inledning

Mötet inleddes med en presentation av deltagarna. Därefter redovisades för syftet med gruppen. Gruppen ska agera som representanter för sin bransch och ge myndigheterna en möjlighet till att få en kanal in från näringslivet, samt möjlighet att förankra lösningar innan de implementeras. Gruppen har en bra och öppen dialog, där representanterna får kännedom om förändringarna som måste göras och de nya krav som ställs.

### Genomgång av Fartygsrapporteringsdirektivet och den nya portalen

Jörgen gick igenom vad det nya Fartygsrapporteringsdirektivet (direktiv 2010/65/EU) innebär och att det kommer ta över det gamla direktivet 2002/59. Från och med den 1 juni 2015 ska all myndighetsrapportering kopplat till fartygshantering ske på ett och samma ställe elektroniskt. Samtliga länder bygger ett eget nationellt single window-lösning. Själva direktivet innehåller tre annex, A, B och C, där A och B är tvingande och C bygger på nationell tillämpning. Annex B innehåller olika formulär som idag lämnas in via fax eller som bilagor i mail. Det som finns i annex C kommer inte harmoniseras tills den 1 juni 2015.

Det svenska samarbetet består av fyra myndigheter, Transportstyrelsen, Kustbevakningen, Tullverket och Sjöfartsverket, där Sjöfartsverket är de som är ansvariga för att driva projektet. En demo på den

nya rapporteringsportalen är färdig och testas nu av 60 skeppsmäklare och har ett webbgränssnitt som även kommer fungera mobilt. Ingen information kommer att långtidslagras i portalen. Man arbetar även med en system-till-system lösning. Respektive myndighets system ligger utanför portalen. Arbetet innebär en hel del juridiska svårigheter bland annat gällande sekretess, lagring av data, när en handling anses vara inkommen mm. I projektet har man strävat efter att skala bort och enbart få med de uppgifter som måste in. Det har därmed gått från ca 240 fält till 130. Just nu håller man på att ta fram ett FAQ dokument som ska kunna läggas på sidan [www.maritimesinglewindow.se](http://www.maritimesinglewindow.se).

Det europeiska samarbetet är 14 länder som arbetar tillsammans för att få likartad format, att man benämner saker lika mm. Arbetet sker i namnet AnNA.

## Frågor/Diskussion

*Får avsändare ett kvittens/validering på att man lämnat in något till en myndighet?*

Validering av de data man fyllt i kommer att ske direkt i Reportal. Gällande eventuella kompletteringar, så kommer man att få information om detta också. Man kommer att få medgivanden/kompletteringar o.s.v. i t.ex. systemet eller telefonen. Vi arbetar för snabba svar, och att man så snabbt som möjligt ska få chans att rätta till uppgifterna. Det kommer egentligen inte att vara någon skillnad mot idag.

*Kommer informationen i Reportal vara tvingande direkt när man skapar ett anlöp, eller kan man fylla i information i den takt man får in denna?*

Informationen i de olika boxarna är inte tvingande direkt när man skapar ett anlöp eftersom information kan komma till skeppsmäklaren löpande. Däremot kan vissa fält i de olika boxarna vara tvingande när man väl börjat fylla i fält i dessa.

*Kan man lägga in listor som man får från fartyget i Reportal?*

Ja, man kommer kunna ladda upp listor. Eftersom dessa listor måste vara elektroniskt läsbara så måste de skickas in i Excel-format. Man arbetar för att dessa format ska vara harmoniserade inom EU, en slags standard. Vi är medvetna om problematiken i att man idag skickar in i PDF-format och att det kommer att innebära förändringar för Sjöfartsnäringsen.

Det finns en ISO-standard idag (ISO 28005) som man har byggt ut med den rapportering som behöver göras. Det kommer finnas möjlighet att skicka in XML och EDifact via maskin till maskin.

*Vem är ansvarig för informationen som skrivs in i Reportal?*

Det är befälhavaren som är ytterst ansvarig för den information som lämnas. Idag kan man som skeppsmäklare i bästa fall bara skicka vidare en kopia (ofta kommer denna information i olika format) av den information (PDF) som man får från fartyget (via fax/telex), då förmedlar man alltså bara vidare informationen, utan att själv behöva skriva någonting. Det genererar en viss oro för vem som blir ansvarig om något skulle knappas in fel.

*Varför måste man fylla i "Lots X antal timmar efter ETA", vore det inte bättre med ett exakt klockslag? Det står "ETA till kaj", men hur gör vi då med båtar som anländer till platsen, men som av någon anledning inte kan gå in till kaj?*

Det är någonting som vi tar med oss och får se över.

*Vad driver arbetet med direktiv 2010/65/EU? Kommer FRS:en att finnas kvar?*

Det är de olika annexen som driver direktivet. FRS:en (2002/59/EG) kommer inte att finnas kvar, men den information som man enligt detta är skyldig att rapportera kommer fortfarande behöva rapporteras. Reportal är den applikation som man f.r.o.m. 1 juni 2015 kommer att använda för rapportering. Vi ser systemet som en myndighetsgemensam portal, ett svenskt rapporteringsverktyg, medan FRS:en är enbart Sjöfartsverkets.

*Hamnen tar bara emot information, men skickar ingenting idag. Kommer möjligheten till återkoppling finnas för hamnar i Reportal?*

Möjligheten att återkoppla kommer att finnas även för hamnar. En del saker som idag görs i hamnsystemen kommer att finnas med i Reportal.

### **Övriga synpunkter:**

- ETA i fartygsvärlden är ofta ETA-lots. Kan man vända på scenariot och ange ETA-lots och på så sätt räkna ut ETA-kaj?
- Se över farligt gods-rapporteringen. Kolla lösningen i SSNS, skeppsmäklarna tycker att denna är bra idag.
- Det är inte i 100 % av fallen som skeppsmäklaren har tillgång till MRN (referensnummer till SID) vid rapporteringstillfället.

### **Tullhantering i framtiden**

Martin redogjorde för hur tullhanteringen kommer förändras i samband med Fartygsrapporteringsdirektivet, men att det även är en del av en större förändring. Den 1 maj 2016 implementeras det nya tullkodexen på europeisk nivå, vilket även den ställer krav på en helt elektroniskt hantering. Idag är hanteringen av ankomst och presentation av sjötrafik helt manuell men ska alltså helt elektroniseras. Man kommer dessutom kräva hänvisning till kommande förfaranden, t.ex. tull-id, referens till den summariska införseldeklarationen eller MRN-nummer, mycket tidigare än idag. Dessutom måste all information in på ett strukturerat sätt och därmed kan inte information mailas.

Det framkom att branscherna behöver mer information om just hur tullhanteringen hänger ihop med portalen och vilka förändringar och krav som ställs. Tullverket kommer undersöka möjligheten och kalla intresserade till ett referensgruppsmöte med fokus på tullhanteringen så snart som möjligt.

### **Summering och avslut**

Mötet avslutades och Sjöfartsverket kommer kalla till ett nytt möte i januari/februari.

# Skicka ut presentationer + minnesanteckningar.