



ANKOMST PRESENTATION SJÖ OCH MSW

Tid: 27 januari 2015, kl 10-15

Plats: Tullverket, Spannmålgatan 19 i Göteborg

Närvarande: Mårten Zetterberg, TSA Agency
Dag Holmberg, Segerhammars skeppsmäklari
Mats Jarbe, Schultz shipping
Johan Ehn, Georg Hansen
Jerker Jonson, APM Terminals
Carina Berg, APM Terminals
Jouni Lindberg, Göteborgs hamn
Lena Fogelberg, Stockholms hamnar
Lillian Johnson, Stockholms hamnar
Anders Klingström, Sveriges hamnar
Anders Ivarsson, ACL
Linn Johansson, ACL
Anne-Christin Pettersson, Hapag Lloyd
Oskar Ljunggren, Maersk Line
Kenneth Hagerdorn, Tullverket
Martin Östlund, Tullverket
Karolina Lönnqvist Duras, Tullverket
Ann-Charlotte Holgersson, Tullverket
Lars-Gunnar Nilsson, Tullverket

För kännedom: Berit Blomqvist, Sveriges skeppsmäklarörening
Tryggve Ahlm, Redarföreningen
Simon Johannesson, Carl Lundvall AB
Elenor Timms, Freightman
Jörgen Sjöholm, Sjöfartsverket
Linda Carlén Hallström, Sjöfartsverket

1 Inledning

Bild 1-3

Martin inledde och hälsade alla välkomna, därefter presenterade deltagarna sig. Agendan för dagen gicks igenom. Martin uppmanade samtliga som fått mailet att svara gällande kostandsberäkningar för ändringar i TO med anledning av implementeringen av Fartygsrapporteringsdirektivet. Dessutom flaggade Martin för frivilliga att ingå som pilotföretag för att starta lämna uppgifter via MSW.

2 Uppgiftslämning via Tullverket till MSW

Bild 4-12

Martin förklarade hur det myndighetsgemensamma projektet Maritime Single Window hänger ihop med Tullverkets projekt Ankomst presentation sjö. Ankomst presentation sjö har i fokus att införliva Fartygsrapporteringsdirektivet (1/6, 2015) men även den nya gemensamma tullagstiftningen UCC (1/5, 2016) i de delar den rör sjötransport. De olika lagstiftningarna är inte fullt ut harmoniserade vilket gör det hela mer komplext.

Syftet med MSW är att nå en pappersfrimiljö. En myndighet ansvarar för att näringslivet lämnar samtliga uppgifter en gång till en myndighet. Krav att det är elektronisk uppgiftslämning via den gemensamma portalen. Sjöfartsverket ansvarar för att ta fram den gemensamma portalen/applikationen (kallad Reportalen) samt lösning för system-till-system interaktion.

Genomgång av de Fartygsrapporteringsdirektivet (1/6, 2015) krav på uppgiftslämning enligt

- A. Rapporteringsformaliteter som följer unionsrättsakter
- B. FAL-formulär och formaliteter som härrör från internationella rättsliga instrument och
- C. Relevant nationell lagstiftning

Bild 13

Procesbeskrivning

Genomgång av hur den nya processen för, Ankomst och presentation vid sjötransport, kommer att se ut och var de stora förändringarna sker. Vid export är det endast fartygsklarering vid utgående fartyg. Uppgifterna som lämnas i MSW ligger till grund för de olika stegen i tullhanteringen. Fokus i projektet är på ankommande fartyg. Formaliteterna kring exportklarering av varor i samband med ett

avgående fartyg kommer till stor del hanteras inom ett annat projekt kallat "Omställning exportproceduren" som startar 2017.

Förändringen innebär att vi går i från fax till "ettor och nollar", alltså från manuell hantering till strukturerad information. Det ställer nya krav på Tullverket och på er i branschen. Det ger en tydligare process med nya och utökade krav på de som lämnar uppgifterna. Från en handläggare som kollar på uppgifterna till ett system som kollar igenom uppgifterna vilket bidrar till att det blir mer precis och exakt information, inte möjlighet och göra avsteg ifrån det som anges. Alltså, till den 1 juni måste branschen ha en elektronisk lösning för och lämna uppgifterna. Reflektion ifrån deltagarna är att man inser att detta gäller för Sverige men oklart hur det ser ut för andra länder. Lagen är dock tydlig i att alla länder ska följa detta direktiv. Det är en ny lagstiftning som är harmoniserad i EU vilket kommer ställa mycket större krav än som det ser ut idag.

Rederierna (egentligen befälhavaren) är ansvariga att lämna uppgifterna men många rederier har en representant som företräder dem och att representanten i så fall lämnar in som ombud. Viktigt är att då måste även ombudet godkänna denna representation. Många agenter representerar inte bara ett rederi utan många. Hur detta ser ut skiljer sig väldigt mycket åt från olika hamnar och rederier. Även om inte alla av deltagarna på detta möte ansvarar för och lämna uppgifterna blir de beroende av de beslut som Tullverket gör, tex ett lossningsmedgivande eller inte.

Användargränssnittet (Reportalen) ansvarar inte Tullverket för utan Sjöfartsverket. Det är i den applikation som Sjöfartsverket tar fram där uppgifterna syns, det som inte framgår där kan man inte se någon annan stans heller. Vid behov av att se fler uppgifter, eller andra uppgifter, i Reportalen måste de synpunkterna lämnas fram till Sjöfartsverket som får ta ställning tillsammans med de övriga myndigheterna om det är möjligt.

Det fördes diskussion om bland annat lossningsmedgivandet som rederiet får svarsmeddelanden på, men hur vet sedan terminalen att det är ok att lossa? Här måste de olika parterna diskutera och hitta lösningar för hur den hanteringen kommer se ut i framtiden.

Idag lämnas beslut av Tullverket bara vid inklarering och utklarering av båten. Framöver kommer det behövas lämnas fler uppgifter och Tullverket kommer leverera beslut i flera olika omgångar. Dessutom är

det krav på att uppgifterna ska lämnas i en viss tid, om de inte kommit in inom den tiden, kommer lossningsmedgivande inte att ges. Informationen som lämnas in kommer ge snabba svar men om uppgifterna inte är korrekta så ger det massa extra jobb. Tullverket kommer lämna svarskoder med felmeddelanden till Sjöfartverket som i sin tur ansvarar för att de lämnas vidare till kund. Till exempel kommer det synas i applikationen, eller om man har system-till-system så får man ett elektroniskt meddelande ifrån Sjöfartsverket vad för svarskod man fått. Tullverket kommer alltså inte ha direktkontakt med den som lämnar uppgifterna, utan uppgifterna kommer gå från Sjöfartsverket till Tullverket som ger svarsmeddelande tillbaka till Sjöfartsverket som ger svar till kund. Detta kommer att ske via elektroniska meddelanden och kommer att gå snabbt.

Idag finns det tillstånd till faxklarering. Detta tillstånd kommer att försvinna och kommer inte ersättas med ett nytt tillstånd. De krav som Sjöfartsverket ställer med tex inloggningskrav till portalen kommer ersätta detta tillstånd. Samtliga som har tillstånd till faxklarering idag kommer få information om att tillståndet upphör.

Det finns publicerade preliminära tekniska specifikationer på Sjöfartsverkets webbplats. Där kan man se vilka uppgifter som ska lämnas via applikationen eller system-till-system. HS-nummer kan anges i Reportalen, det finns utrymme till det, men är idag ingen obligatorisk uppgift. Vissa uppgifter som idag inte är obligatoriska kan bli det om cirka ett år, när vi vet vad UCC kommer ställa för krav. Kommer reflektioner ifrån deltagarna att manifesten måste lämnas via en system-till-system lösning, och att det känns omöjligt och manuellt knappa in detta i Reportalen. Genom länken nedan nås de tekniska specifikationerna <http://www.sjofartsverket.se/sv/Single-Window/>

Bild 14

Ta emot uppgifter

Finns en hel del osäkerheter eftersom följande steg i processen inte är klara och att tillämpningsföreskrifterna inte är beslutade.

Tillstånd för uppgiftslämning sker idag via fax (och telefon) och tillstånd krävs från Tullverket för faxklarering (Blankett Tv 404.15). Efter 1 juni 2015 är det elektroniskt uppgiftslämnande via myndighetsgemensam portal och inget tillstånd från Tullverket krävs. Krav på uppgiftslämning är idag är föransmälan fartyg (FAL 1-4), fartygsdeklaration Tv 611.10 och eventuella bilagor.

Krav på uppgiftslämningen enligt Fartygsrapporteringsdirektivet (1/6, 2015)

- A. Rapporteringsformaliteter som följer unionsrättsakter
- B. FAL-formulär och formaliteter som härrör från internationella rättsliga instrument och
- C. Relevant nationell lagstiftning.

Vid ankomst: Senast 24 h innan ankomst eller om resan är kortare än 24 h, senast vid avgång från föregående hamn eller så snart som dessa uppgifter är tillgängliga, om anlöpshamnen inte är känd eller om den ändras under resan.

Vid avgång: Innan lastningen påbörjas. Fram till ATD (Actual Time of Departure) kan ändringar/kompletteringar göras.

Bild 15

Anlöp till hamn

Idag ställs det krav på att uppvisa en förhandsanmälan (senast 24 timmar innan fartygets ankomst till Tullverket), fartygsdeklaration, proviantdeklaration, besättningsdeklaration samt eventuell lastdeklaration. Efter den 1 juni ska uppgifter motsvarande Main, Notice of arrival, (Maritime Declaration of Health details och Maritime Declaration of Health) ges senast 24 h innan ankomst eller om resan är kortare än 24 h, senast vid avgång från föregående hamn eller så snart som dessa uppgifter är tillgängliga, om anlöpshamnen inte är känd eller om den ändras under resan. Även trafikillståndet och hälsodeklaration (om det finns smitta ombord) som idag faxas in ska lämnas via uppgifter i MSW.

Om fartyget har gods till flera hamnar och det är tredjelandsgoods så står det under tullkontroll. Då måste Tullverket idag godkänna den rutten genom att utfärda ett tullpass. I framtiden är varje anlöp unikt, dvs allt tredjelands gods måste rapporteras vid varje anlöp via MSW.

Bild 16

Lossningsmedgivande

Efter 1 juni ska man först fått ett meddelande om godkänt anlöp innan lossningsmedgivande kan ges. Uppgifterna som lämnas motsvarar Main, Notice of arrival och Notification of actual time of arrival. Systemet kommer att validera vilken typ av fartyg det rör sig om. Är det ett fartyg som lastar/fraktar olja ska även oljeskadecertifikat lämnas som bilaga.

Alla uppgifter som lämnas in och kommer att kontrolleras på samtliga uppgifter. Om något saknas eller är ofullständigt ges meddelande om att "Lossning medges ej" så man kan komplettera. Om det inträffar saker på

vägen kan man skicka ändringar. Det kan då finnas behov att få uppgifter i ett tidigare skede än idag vilket innebär att den som ska lämna uppgifterna till Tullverket måste ställa krav på dem som ger informationen. Tullverket kommer begära in någon referens men vilken är ännu inte bestämd men ska syfta till och säkerställa kopplingen till den summariska införseldeklarationen.

Framkommer önskemål om att flera parter har behov att se om ett fartyg fått godkänt anlop eller inte. Tullverket kommer skicka svarsmeddelanden till den part som lämnar uppgifterna till oss. Om behov finns att fler ska kunna se dessa uppgifter måste dessa behov lyftas till Sjöfartsverket eftersom de ansvarar för framtagandet av den tekniska lösningen.

Kommer även fråga om hamnen göt något fel om de lossar utan medgivande? Tullverket ställer först och främst uppgiftslämnaren till svars eftersom de ansvarar gentemot oss.

Bild 17

Presentation

Presentation handlar om att varornas införsel till unionens tullområde ska anmälas vid ankomst. Detta sker idag med hjälp av manuell hantering. Lagstiftningen är inte helt beslutad så finns alternativ men vi vet mer om ett par månader. Efter 1 juni ska man fått meddelande om godkänt anlop och lossningsmedgivande samt uppgifter motsvarande Main, Summary declaration of temporary storage och Notification of actual time of arrival. Det ska även finnas uppgift om referens till den summariska införseldeklarationen för den last som lossas, uppgift om referens till efterföljande behandling för den last som lossas (exempelvis tull-id, godslokalkod eller MRN-nummer). Det ska även finnas uppgift om godsstatus samt bifogad T2L. T2L kommer krävas in i ostrukturerad form, tex i PDF, via portalen. Det kommer då falla ut för manuell hantering men när EU:s system för T2L är på plats kommer detta att bli i strukturerad form och hanteras automatiskt.

Bild 18

Provantering

Idag anmäls detta via blankett som faxas in till TV och beslut faxas tillbaka. Efter 1 juni 2015 kommer ansökan om proviantering ske elektroniskt via MSW. Uppgiftslämnaren anger "Callpurpose" "Provantera". Om uppgiftslämnaren har tillstånd för viss tid anges referensnummer till detta tillstånd, i annat fall bifogas ansökan som bilaga.

Bild 19**Lastningsmedgivande**

Idag lämnas uppgifter motsvarande FAL1. Efter 1 juni 2015 ska uppgifter lämnas innan lastningen får påbörjas. Ett aktivt lastningsmedgivande ut tullhänseende som innebär att fartyget får börja lastas. Fram till ATD (Actual Time of Departure) kan ändringar eller kompletteringar göras. Är det ett fartyg som lastar/fraktar olja ska oljeskadecertifikat lämnas som bilaga.

Bild 20**Avgångsmedgivande**

Idag ges avgångsmedgivandet i samband med utklarering. Preliminärt lastmanifest mailas till Tullverket och sedan skickas det faktiskt lastmanifestet. Efter 1 juni 2015 ges avgångsmedgivande via MSW och innebär att fartyget får avgå ur tullhänseende. Under en övergångsperiod ska lastmanifest bifogas och skickas in via MSW så fort ett sådant finns upprättat. Vid indirekt export måste MRN-nummer anges.

Bild 21**Förändringar och dess betydelse**

- Informationsinlämning kommer se annorlunda ut, tex gällande oljecertifikatet. Är ett ökat krav att redovisa varje gång.
- Det blir fler enstaka beslut än mot idag när det enbart är vid inklarering och utklarering. Vilka faktiska beslut är det? Exempel: Får anlöpa, lossa, proviantering och så vidare. Kan få nej på och lossa och lasta.
- Det kommer framöver att röra sig om strukturerad kommunikation som måste vara korrekt eftersom man inte längre kan göra manuella justeringar.
- Införandet av tillämpningen kommer ske stegvis. Helt automatisk klarering kommer i sommar först att enbart vara tomma båtar.
- Det är i stort sätt samma information men som lämnas på ett annat sätt.
- Alla ostrukturerade handlingar ska på sikt finnas i en gemensam funktion men osäkert idag exakt hur det kommer se ut. I vissa fall ska referensnummer anges och i vissa fall ska själva handlingen bifogas.

3 Diskussionsfrågor

Bild 22

Utifrån framtagna frågor diskuterade deltagarna deras spontana reaktioner.

- Lyftes en fråga om vad som är nyttan av att i lastdeklaration (export) sammanställa alla uppgifter ned på MRN nivå. Lars-Gunnar redogjorde att det rör sig om att finna ekonomisk brottslighet. Står det en exportdeklaration på ett manifest så måste utförelsetorten veta att detta verkligen går ut. Då ”släcks” exporten och de får ett exportbevis som bevis att varan nu har slutredovisat och godset verkligen förts ut ur unionen.
- Tidsfristen för införandet är oroande. Nu är det bara 4 månader kvar. Många av deltagarna känner att arbeta med portalen inte känns aktuellt eftersom det skulle innebära för mycket manuellt knappande. Att hinna få systemen på plats tills 1 juni känns tufft. Om man inte känner att man hinner måste man signalera det så vi och Sjöfartverket får en uppfattning om det.
- Sjöfartverket kommer troligtvis kalla till ett speciellt möte med de befintliga system-till-system användare som finns idag.
- Mäklarna har flaggat att det kommer bli att jaga mer uppgifter och kommer inte vara tidsbesparande för dem. Kommer inte hinna sitta och knappa in många uppgifter. Kan inte lägga in alla container manuellt det hinner man inte. Men vet idag inte om de kommer hinna få systemen på plats eftersom de tekniska specifikationerna fortfarande inte är helt hundra klara.
- Frågor om det kommer behövas nya tillstånd? Frågan får ställas till Sjöfartsverket.
- Frågor om det kommer göras tester i systemmiljö? Det förs diskussioner mellan de olika myndigheterna om man behöver bli godkänd uppgiftslämnare. Tullverket kommer innan produktionsdag göra en testmiljö.

4 Summering och avslutning

Tullverket tackar för referensgruppens engagemang och ber representanterna och återkomma om de ser områden som är oklara. Tullverket eller Sjöfartverket kommer kalla till ett nytt referensgruppsmöte troligtvis i början av mars.

