

Sjöfartsverket
sjofartsverket@sjofartsverket.se
kopia: thomas.ljungstrom@sjofartsverket.se

Remissyttrande

Er beteckning: 16-00809

Göteborg 2016-08-17

Sjöfartsverkets förslag till nya föreskrifter om farleds- och lotsavgifter, *Maritime Single Window (MSW)*

Svensk Sjöfart är en branschorganisation för svensk sjöfartsnäring och representerar ett 60-tal rederier med verksamhet över hela världen. Den svenska sjöfarten är en del av det europeiska sjöfartsklustret som kontrollerar drygt 40 procent av världshandelsflottan. Mer än 90 procent av Sveriges utrikeshandel går via sjöfarten.

Föreningen Svensk Sjöfart har givits tillfälle att yttra sig i ovan rubricerat ämne.

Införandet av Maritime Single Window (MSW) är i grunden mycket positivt och målet att minska administrativ börda är något Föreningen Svensk Sjöfart stödjer. Att minska och effektivisera de administrativa uppgifterna för framförallt fartygspersonalen har bara positiva företecken.

I enlighet med EU-direktiv 2010/65/EG artikel 5 skulle medlemsstater senast 1 juni 2015 godkänna att rapporteringsformaliteter fullgörs i elektroniskt format och att de lämnas via en kontaktpunkt. Syftet med direktivet är att förenkla och harmonisera de administrativa förfaranden som gäller för sjötransporter genom en allmän övergång till elektronisk överföring av uppgifter och genom förenkling av rapporteringsformaliteter. Föreningen Svensk Sjöfart anser att implementeringen och genomförandet av direktivet har lämnat mycket att önska.

Flera av våra medlemmar har upplevt problem vid implementeringen och framförallt är vi mycket kritiska över att det saknas harmonisering av systemen mellan EU-länderna och att direktivet får motsatt effekt. Istället för att förenkla rapporteringen har det blivit sämre och mer omfattande vilket orsakar en enormt ökad administrativ börda ombord. I olika hamnar i Europa finns en uppsjö av Excell-mallar som ska fyllas i och frustrationen ombord fartygen är stor. Så som det ser ut idag är det mycket tidskrävande och kostsamt, rederierna måste ta fram speciallösningar till alla de hamnar man trafikerar i Europa istället för att skapa en generell lösning. Vi konstaterar att det kanske har blivit lättare för myndigheter att dela information, men det är en katastrof ur användarnas synpunkt.

Vi ser brister i konsekvensanalysen och noterar att det framförallt fokuserats på landsidan och vi saknar en analys av konsekvenserna på sjösidan. Kanske har det för agenter som sitter i land och tar emot uppgifterna blivit ett single window system, men för många befälhavare ombord framstår det som ett än mer komplext system då varje land, och i vissa fall varje hamn, tagit fram egna

rapporteringsunderlag. Som exempel från en av våra medlemmar har arbetsbelastningen för skeppare ombord tankbåt på spotmarknaden ökat med 6 timmar i veckan på grund av MSW. Även kostnaderna ökar och kommer öka ytterligare då man kommer behöva köpa ytterligare tjänster för hamnanlöp via agent.

Vi är mycket oroade över den riktning MSW ser ut att utvecklas då vi får flera signaler om att det skapar onödigt merarbete ombord vilket kan leda till att lag om vilotid blir lidande och innebär negativ påverkan på sjösäkerheten. Tvärtemot vad syftet med direktivet är!

Sjöfartsverket bör tillsammans med andra berörda myndigheter arbeta aktivt för ett harmoniserat MSW-system mellan länder. Bland annat behövs det gemensamma standarder till rapporteringsunderlag för att minska de administrativa uppgifterna ombord.

Det nämns i föreskriftsförslaget att om MSW-systemet inte är tillgänglig av tekniska skäl och rapportering via portalen därför inte är möjlig ska rapportering ske enligt reservrutiner som finns publicerade på Sjöfartsverkets hemsida. Det är viktigt att det finns fungerande reservrutiner så att fartyg inte riskerar att bli stillaliggande på grund av tekniska problem med rapporteringen.

Vi förutsätter att det för användare fortsatt kommer finnas MSW-support tillgänglig som användarstöd för att hantera frågor gällande rapportering och felanmälan.

Föreningen Svensk Sjöfart är djupt kritiska till införande av ett EU-direktiv som i grunden och i sin tillkomst syftar till förenklingar av de administrativa bördorna ombord som i stället får den motsatta konsekvensen och ökar den administrativa arbetsbördan för befälhavaren och väsentligt fördyrar hanteringen för rederierna. Det är uppenbart att någonstans på vägen har det operativa användarperspektivet förlorats och sakta men säkert har införandeprocessen dragits över till ett IT-tekniskt förverkligande som uppfyller statistikens behov av datainsamling.

Göteborg som ovan,

Föreningen Svensk Sjöfart

Tryggve Ahlman

Christina Palmén