



Danske Havne mener

Trafikministeren, skibsmæglere, skibsredere og havnevirksomheder spørger: "Hvorfor skal danske havne drive havneservice på land og vand i konkurrence med private virksomheder". Vi svarer: "Hvorfor ikke".

Danske Havne har tre tungtvejende grunde til ønsket om at kunne tilbyde havneservice

- Erfaringer siger, at prisen på maritime ydelser falder betragteligt fra første dag med konkurrence. Konkurrencen på transportopgaver er hård. Transportopgaver organiseres fra produktion til forbruger i samlede logistikkæder, og en given havn og dens samarbejdspartner er ikke stærkere end det svageste led. Hvis ikke private byder sig til, skal havnen have muligheder for at konkurrere på pris og kvalitet.
- Havne kan med flere serviceopgaver få en bedre udnyttelse af sit materiel og mandskab, hvis flere serviceopgaver indgår
- Private havne kan i dag frit udføre havneservice.

Nogle frygter havne vil bruge penge fra kommunekassen til at udkonkurrere private virksomheder. Men allerede i dag er kommunale selvstyrehavne og aktieselskabshavnes økonomi skarpt adskilt fra kommunekassen. Regnskabsrevisorer checker jævnligt denne adskillelse.

Skulle der mangle regler eller gennemsigtighed, er vi indstillet på, at ønsker imødekommes.

75 % af Danmarks im- og eksport håndteres i danske havne. Det er derfor vigtigt at havne har de rette erhvervsbetingelser til gavn for virksomhederne på havnen, for det lokale erhvervs- og samfundet. Vi ønsker bare fair og lige konkurrence med private virksomheder.

Bestyrelsesformand Uffe Steiner Jensen



Havneloven skal revideres

I Folketinget 2. december varslede trafikminister Flemming Hansen en ændring af havneloven inden sommeren 2005. Årsagen var et socialdemokratisk forslag om at give havne ret til at udføre havnerelaterede serviceopgaver, og forslaget havde tilsyneladende opbakning fra et flertal i Folketinget.

Danske Havne har længe arbejdet for havnes adgang til at udføre havnerelaterede hjælpetjenester, men vi kan konstatere, at kun SF støttede forslaget, Radikale Venstre var forbeholden, og Dansk Folkepartis tidligere sympati for forslaget var nu vendt til sympati for trafikministerens alternative forslag.

Flemming Hansens forslag fremlægges først i januar eller februar, men den foreløbige ordlyd siger følgende:

I Havnelovens § 9 indføjes en bemyndigelse (stk. 7) til trafikministeren: ”Såfremt havnen kan dokumentere, at den skibsrelaterede hjælpetjeneste i havnen ikke fungerer tilfredsstillende i privat regi, og havnen i de seneste 3 år har haft en årlig godsomsætning på mindst 3 mill. tons gods, kan trafikministeren efter ansøgning fra kommunalbestyrelsen tillade, at havnenkan forestå skibsrelaterede hjælpetjenester enten selv eller i samarbejde med private virksomheder.”

Vilkår er indsat som stk. 8: ”Meddeles der tilladelse ...vil det ske på mindst de vilkår, at den skibsrelaterede hjælpetjeneste skal udøves i et skattepligtigt datterselskab.....tilladelsen gives for en periode af op til 5 år ad gangen”.



Altså:

- Havnen skal dokumentere at havneservice er for dyr eller fungerer utilfredsstillende i privat regi. Hvordan det kan vises fremgår ikke.
- Kun havne med godsomsætning over 3 mill. tons i 3 år omfattes, det vil sige Helsingør, Kalundborg, Esbjerg, Fredericia samt CMP og Århus, der allerede har tilladelse. Der siges intet om de havne, der i dag har tilladelse til at udføre havnerelaterede hjælpetjenester (Grandfathers Rights).
- Afgørelse om dispensation er trafikministerens, og altså ikke en ret man har, når objektive kriterier er opfyldt.
- Havnerelaterede hjælpetjenester begrænses i teksten til bugsering og trosseføring.

- Dispensation kan gives i op til 5 år ad gangen, og et selskab må ikke give underskud i 3 på hinanden følgende år.

Folketingsdebatten 2. december viste desværre en udbredt frygt for, at havne vil kryds-subsidiere og bruge ”havnekassen til at udkonkurrere private virksomheder”.

Liberalisering har åbenbart kun en retning, og glemt er regeringens ord om, at den, der kan udføre opgaven bedst og billigst, skal udføre den, uanset man er privat eller offentlig virksomhed.

Danske Havnes argumenter for at lade havne udføre havnerelaterede hjælpetjenester fremgår af dette nyhedsbrevs leder, og enhver lejlighed til at påvirke ordlyden af ministerens forslag vil blive brugt.

Lodsloven

Konkurrencestyrelsen og Rigsrevisionen har tidligere været ude efter Lodsvæsenet for ikke at fungere tilstrækkeligt effektivt. Derfor er der nedsat et Lodslovsudvalg, hvor Danske Havne har plads. Udvalget skal fortsætte analyserne af muligheder for at konkurrenceudsætte lodsvirksomheden under hensyntagen til, at der skal være sikret forsyningssikkerhed, kvalitet og selvfinansiering for staten. En vigtig forudsætning for lodsvæsenets organisering er, at der ønskes en styrket overvågning af sejlads-sikkerheden og dermed også et ønske om øget anvendelse af lods.

Der har i udvalgsarbejdet været diskuteret forskellige muligheder for konkurrenceudsættelse, både for så vidt angår organisering som omfang. For havnene har det været væsentligt, at der sikres en øget konkurrence på lodsbestand i havnene, og at det ikke bliver delt op i for små områder, sådan at der skal skiftes lods for mange gange, hvilket blot vil fordyre serviceydelsen.

Det er derfor ønskeligt, at der sker en liberalisering af lodsning til og fra danske havne og i de danske havne, sådan at omkostningerne kan minimeres. Det er nødvendigt, at der af hensyn til forsyningssikkerheden er en udbyder, der altid kan stille lods til rådighed, der hvor der in-

gen andre er. Det er naturligt, at det forbliver det statslige lodsvæsen som også i fremtiden vil være aktivt, idet gennemsejlingslodsningerne ikke tænkes konkurrenceudsat.

Havnenes virkefelt er reguleret af Havneloven og ikke lodsloven. Hvis der i lodsloven sker en liberalisering, så andre operatører kan tilbyde lodsninger, vil det være naturligt, at havnene får denne adgang. Det må nemlig forudses, at det er i havnene, der vil være særlig gode forudsætninger for at udnytte ressourcerne, og derfor vil det være helt naturligt, at trafikministeren i forbindelse med arbejdet med revision af havneloven skeler til det igangværende arbejde på lodsområdet.

Lodslovsudvalget afgiver betænkning 15. december og fremlægger samtidig udkast til lovforslag om lodsning, som forsvarsministeren skal forhandle og fremlægge i januar/februar. Havnene Esbjerg, Åbenrå, Fredericia, Århus, Holstebro-Struer, Ålborg og CMP har deltaget i en arbejdsgruppe til støtte for Danske Havnes repræsentant.

Arbejdsgruppe om ”den ubrudte kølekæde” i gang

Danske Havne har nu indkaldt arbejdsgruppen om ”den ubrudte kølekæde”, hvor Danmarks Fiskeriforening, Dansk Fisk, Danmarks Fiskeindustri- og Eksportforening deltager. Mødet bliver den 5. januar og følgende temaer skal drøftes:

- Allerede igangværende initiativer om ”den ubrudte kølekæde”.
- Definition af ”den ubrudte kølekæde”.
- Hvordan fiskens kvalitet kan opretholdes i de forskellige led af transportkæden.
- Identifikation af fælles udfordringer/opgaver vedr. ”den ubrudte kølekæde”.
- Forbedring af samarbejdet og koordinationen mellem de virksomheder, der er involveret i at transportere fisken fra ”haw til maw”.

Mødet vil tage udgangspunkt i de konklusioner der blev draget på Danske Havnes temadag om ”den ubrudte kølekæde” i september 2004.

Københavns Havn A/S dømt til at betale told m.v. for stjålne cigaretter

En container med cigaretter blev stjålet fra lageret i Københavns Frihavn tilbage i maj 1999. Den blev senere fundet tom, tyvene fundet og idømt fængsel. De blev også dømt til at betale told og afgifter for knap 8 millioner kroner.

Toldcenter København rejste herefter kravet overfor Københavns Havn A/S, som man anså for at hæfte for betalingen af told og tobaksafgifter samt moms på i alt godt 8 millioner kroner, som ved cigaretternes forsvinden blev unddraget statskassen.

Københavns Havn A/S gjorde blandt andet gældende under sagen, at man ikke havde haft varerne ”i besiddelse”, og at den midlertidige anbringelse i Frihavnen ikke kan sidestilles med toldoplæg. Endelig havde Københavns Havn A/S ikke foranlediget frakørslen fra havnen. Sammenslutningen af danske Havne indtrådte i sagen til støtte for Københavns Havn A/S.

Landsretten fastslog desværre i dommen, der blev afsagt 10. november 2004, at Københavns Havn A/S hæfter for told samt tobaks- og spiritusafgifter, men frifindes for kravet om betaling af moms.

Dommen er ikke anket til Højesteret. Men den giver bestemt anledning til overvejelser af, hvordan havnene kan undgå at komme i tilsvarende situationer, hvor der med et meget begrænset vederlag kan følge en meget betydelig hæftelse. Hæftelsen er vanskelig at værge sig imod og forsikre sig imod, men dommen må give anledning til, at havnene vurderer deres risici for at komme i en tilsvarende situation.

Læs hele advokat Jes Anker Mikkelsens (Bech-Bruun Dragsted) notat om sagen på Danske Havnes hjemmeside <http://www.danskehavne.dk/Nyheder/Branchenyt.aspx>

Istjenesten

Så er det igen blevet tid for opkrævning af isafgifter. Selvom afgifterne endnu ikke er offentliggjorte vil havne og rederier også i år komme til at bidrage med ca. 22 millioner kroner til den statslige istjeneste. Det fordeles med halvdelen til havne, og halvdelen til skibe, så de samlede driftsomkostningerne dækkes.



Det er mange penge – og det er ikke mindst mange penge, for de havne, der har vanskeligt ved at se, hvad de får for pengene. Det kan enten være, fordi havnen ikke fryser til, fordi havnen og skibstrafikken på havnen sørger for at friholde havne og sejløb for is, eller fordi man ikke forventer at få assistance.

Optrækningsystemet er ikke ændret gennem mange år. Isbryderne er gamle og bruges kun til isbrydning, og der opspares midler til næste isvinter. Der er meget der taler for, at der kommer en gennemgribende revision af hele isbrydningsopgaven, så effektivitet, ressourceforbrug, bidragsydere etc. bliver gennemgået for at se, om og hvordan istjenesten kan optimeres. Dette ønske er fremført af Danske Havne i Isbrydningsrådet, og rådets formand vil viderebringe rådets ønske til forsvarsministeren.

Herudover undersøges det endnu engang, hvordan og på hvilke vilkår de vestlige Limfjords-havne kan komme ind under det gældende, generelle system, hvor der sker en udligning over tid, sådan at en isvinter ikke vil belaste havnens kasse unødigt hårdt. En nødvendig lovændring diskuteres nu med myndighederne.

Temadag 3 om terrorsikring af havne

Danske Havne holdt temadag om ”Terrorsikring og praktisk trafik håndtering i havne” den 2. december i Odense. De 85 deltagere hørte dels oplæg om inspektioner, øvelser, ajourføring af sikringsplaner, stikprøvekontrol af gods og modtagelse af SOLAS og ikke-SOLAS skibe. Desuden var der erfaringsudveksling på workshops om 24-timers rådighedsreglen, status af lokalplaner over for ISPS-koden, ID kort specielt for togførere og om modtagelse af SOLAS og ikke-SOLAS skibe.

Et konkret resultat af erfaringsudvekslingerne på de tre workshops er etablering af en eller flere erfa-grupper om terrorsikring og praktisk trafik håndtering i havne. Medio januar vil alle medlemshavne modtage en skriftlig opfordring til at deltage i en erfa-gruppe.

Kystdirektoratet oplyste, at alle havnefaciliteter vil modtage besøg med henblik på inspektion af overensstemmelse mellem sikringsplan og gennemførte sikringstiltag.

PortNet

Efter mange hjertesuk fra havne om mere og bedre koordinering af dataindberetninger til myndigheder og mellem myndigheder er her en god nyhed. Farvandsvæsenet og ToldSkat har hentet inspiration i Finland og præsenterede på et møde 13. december de maritime organisationer og berørte ministerier for ideen. Lidt forenklet er PortNet et system, hvor brugerne kun skal indtaste oplysninger én gang, og samtidig får adgang til egne data og fælles data i PortNets database.

Hvordan systemet skal udvikles, fortrolighed bevares, og hvordan det får international udbredelse skal diskuteres i en Styregruppe, hvor Danske Havne er indbudt. Derefter skal en projektgruppe arbejde frem til sommeren 2005 med et projektoplæg, som kan færdigudvikles inden 1. januar 2006, hvor det eventuelt iværksættes. Danske Havne kan også deltage i projektgruppen.

Danske Havne hilste sammen med de øvrige parter initiativet velkomment.

Medlemmerne vil i januar 2005 blive orienteret mere detaljeret om PortNet.

Nyt fra EU

Havneservice direktiv

Reaktionerne på Kommissionens direktivforslag om bedre adgang til at udføre havneservice (Havneservicepakke II) er kraftige og overvejende imod. De store europæiske havne frygter indskrænkninger i deres nuværende rettigheder til at udføre havneserviceopgaver. ESPO har ændret sin afvisende holdning til forslaget og indtager nu en mere forhandlingsorienteret holdning, og havnearbejderne over alt i Europa frygter for deres arbejdspladser.

I Danmark protesterer Danske Havnevirksomheder og Danmarks Skibsmæglerforening mod forslaget krav om autorisation af eksisterende havnevirksomheder. Trafikministeren har udtalt, at Danmark har den frihed til at udføre havneservice, som direktivet skal sikre.

Danske Havne følger forslaget meget tæt, og er positiv over for forslaget om at fremme lige og fair konkurrence om at udføre havneservice. I første omgang søges Regionsudvalgets udtalelse til forslaget påvirket, og i februar skal Europaparlamentets transportkomite behandle forslaget. Der ventes først en afstemning i december 2005.

Terrorsikring af havne

Europa Kommissionens Direktivforslag om forbedring af havnesikring skal nu behandles i Europaparlamentet. Fra både Regionsudvalget og Ministerrådet er det anbefalet at afgrænsning af havneområdet er de nationale myndigheders ansvar, og at afgrænsning skal ske i samarbejde med de berørte parter. Kommissionen mener stadig afgrænsningen skal omfatte hele havneområdet, uanset det også omfatter bygninger, virksomheder og institutioner, der intet har med havnen at gøre.

Danske Havne vil søge at påvirke Europaparlamentets beslutning på fire punkter:

- Kun arealer og bygninger af relevans for terrrorsikring afgrænses,
- Nationale myndigheder, og ikke Kommissionen, skal afgøre afgrænsningens omfang,

- Kommissionen skal begrænse sin kontrolfunktion til at sikre, at de nationale myndigheder kontrollerer deres respektive havne
- Kommissionens krav om kontrol af passagerer og køretøjer i forbindelse med Ro-Ro transport skal kun iværksættes ved skærpede sikringsniveauer.

Med hensyn til terrrorsikring af land- og togtransport overvejer US Homeland Security Department at udvide terrrorsikringsprogrammet C-TPAT (Customs-Trade Partnership Against Terrorism) til at omfatte alle transportformer. Europa Kommissionen planlægger en Grøn bog eller Hvidbog om terrrorsikring af alle transportformer først i 2005 med henblik på senere at fremlægge et egentlig direktivforslag.



ESPO

ESPO afholdt 24. november generalforsamling i Bruxelles. Det store debateme blev Kommissionens forslag til direktiv om havneservice og ESPOs bud på en "European Sea Port Policy". Desuden blev G. Galanti, Italien, valgt til ny formand, og Maria Nygren og Allan Plaud valgt til næstformand.

Især ESPOs oplæg til en europæisk havnepolitik er spændende, blandt andet fordi det beskriver nogle mere generelle udviklingstræk ved europæiske havne og den konkurrence, der foregår på transportmarkedet. Oplægget indledes med nogle meget klare ønsker til EU Kommissionen og Parlamentet, og kan hentes i engelsk version på Danske Havnes hjemmeside <http://www.danske-havne.dk/Nyheder/Branchenyt.aspx>

Under behandling af de organisatoriske emner blev det vedtaget, at de tekniske komiteer skal være fagkomitéer, som kan rådgive bestyrelsen (Executive Committee), og de ”politiske” medlemmer af Executive Committee bør ikke sidde i fagkomiteer. Det er også et ønske fra dansk side. Desuden skal der nedsættes en underkomité under Transport Committee, som skal behandle intermodal transport, grænsekontrol og lignende spørgsmål.

Efter generalforsamlingen blev afholdt en frokost hvor hver medlemsorganisation havde indbudt europaparlamentarikere, kommissionsmedarbejdere, repræsentanter for de nationale ministerier og repræsentanter for søsterorganisationer. I den danske gruppe deltog MEP Anne E. Jensen, Jess Nørgaard, Trafikministeriet, Jan Fritz Hansen, Danmarks Rederiforening, Uwe Lorentzen, KL, formand Uffe Steiner Jensen, Bjarne Mathiesen, Århus, Jens Peter Peters, Fredericia, Ole Ingrisch, Esbjerg, Hans Berthelsen og Tom E Christensen, Danske Havne. Atmosfæren omkring frokosten var meget positiv og gavnlig for at udvide netværket og aftale samarbejde.

Møder og konferencer i januar-februar

5. januar: Arbejdsgruppe om ”Den ubrudte kølekæde”

11. januar: ESPO’s Transport Committee, Bruxelles

11. januar: Fiskerihavnsudvalget

12. januar: Sekretariatsudvalget

12. januar: Sekretariatsudvalget og Danmarks Rederiforening

18. januar: ESPO’s Executive Committee, Bruxelles

2. februar: Bestyrelsesmøde



Glædelig jul og godt nytår

Danske Havne ønsker alle en glædelig jul og et godt nytår.

2004 har været et travlt år med indførelse af terrorsikring, forhandling af nødhavne, havneanalyse, vandrammedirektiv, diskussion af havnelov, ordensreglement på havne, samling om den ubrudte kølekæde, konkurrentanalyse, veterinære kontrolcentre, havnesediment, affaldshåndtering, tvivl om vandrammedirektivets konsekvenser, forhandling af FIUF støtteregler, uddannelse af sikringsansvarlige, styrket og udbygget netværk, møde med trafikminister og trafikudvalg, temadage om terrorsikring og miljø, strategi for den internationale indsats og koordinering af indsatsen, havnekonference, delegeretmøde med redegørelse og Strategi 2010, støtte til grupper af havne, aktiviteter i de nedsatte udvalg og bestyrelsen, og så nyt navn og hjemmeside.

2005 bliver også spændende, og vi satser på et gennembrud i nogle af de vigtige sager. Kommunalreformen og dens konsekvenser for havne bliver vigtig sammen med revision af havneloven og lodsloven. Løsning på havnesediment og vandkvalitetsmål bør komme, udvidet terrorsikring kommer til afgørelse, en overordnet transportpolitik skal fremmes, havneservicepakke II behandles i EU, netværket skal udvides og information og hjemmeside styrkes. Nye introduktions- og opfølgingskurser begynder, temadag om den ubrudte kølekæde, temadag om administrative forhold og miljø, havnekonference overvejes og de internationale aktiviteter styrkes.

Der bliver nok at se til for alle.

Juleferie

Danske Havnes sekretariat er lukket fra 23. december til 3. januar.

Sekretariatschef Tom Elmer Christensen kan kontaktes på mobil 2120 8889.