



Danske Havne mener

Oprensning er i samfundets interesse

Vedligeholdelse af infrastrukturen er i alles interesse. Det gælder også infrastrukturen til søs. Derfor er oprensning af havnebassiner og sejlløb så vigtig.

Danske Havne har gennem de senere år diskuteret den miljømæssige håndtering af havnesediment med miljøministre og -myndigheder. Der stilles en række krav til havnenes håndtering. Men det er langt fra altid, det har miljømæssig dokumenteret gevinst. Derimod har det fatale økonomiske konsekvenser for havnene. Derfor skal der findes en for alle parter tilfredsstillende løsning. Og vi har ventet længe.

Det er tankevækkende, at Europakommissionen for nylig har truffet to uafhængige afgørelser om oprensninger i Holland og Belgien. Det er fundet fuldt lovligt, at der ydes statsstøtte til oprensning, fordi det ikke tilgodeser en enkeltvirksomhed. I begge tilfælde slås det fast, at havnesedimenthåndtering er af vital betydning for den maritime infrastruktur – derfor må man gerne yde direkte eller indirekte statslige tilskud til løsning af opgaven.

I Belgien er det den enkelte havn, der via offentlige midler får finansieret sin oprensning. Men tankegangen er, at havnen løfter en opgave af

betydning for hele den maritime sektor. Der er offentlig adgang til at benytte den infrastruktur, havnen skaber. Det er en opgave af betydning for samfundet. Derfor er oprensning og vedligeholdelse af sejlløb også en samfundsopgave.

I Danmark er den ”grå” landevej en opgave for det offentlige, mens den ”blå” landevej er havnens ansvar. Så er det også nødvendigt, at havnene får en fair chance for at løfte den opgave. Det er nu, vi skal have et regelsæt, der sikrer en forsvarlig håndtering af havnesedimentet. Det er nødvendigt at skele til, hvordan andre EU-lande håndterer det samme spørgsmål både miljømæssigt og økonomisk.

En løsning skal være miljømæssig og økonomisk forsvarlig. Danske Havne håber, at den arbejdsgruppe miljøministeren har nedsat til at udarbejde et forslag til håndteringen til søs munder ud i, at vi meget snart får et administrationsgrundlag for den samlede håndtering af havnesediment, som der er behov for af hensyn til havnenes planlægning og økonomi.

Bestyrelsesformand Uffe Steiner Jensen

Transportministeren vil ændre havneloven

Transportminister Flemming Hansen valgte lidt overraskende at fremsætte et forslag til revision af havneloven på trods af, at ingen organisationer ønsker forslaget.

Formålet med lovforslaget er, at de største havne skal kunne opnå dispensation til at udføre lodsning, bugsering og trosseføring, hvis de kan vise, at det ikke udføres tilstrækkelig effektivt og prisbilligt af private operatører.

Forslaget udvider den adgang transportministeren allerede har efter havnelovens § 9, stk. 6 til i særlige tilfælde at lade en havn udføre havne-

relateret virksomhed. Med forslaget defineres en forsøgsordning, hvor de 7 største offentligt ejede havne på nærmere fastsatte vilkår kan udføre skibsrelaterede hjælpetjenester som lodsning, bugsering og fortøjning. Forslaget gælder for kommunale selvstyrehavne og kommunalt ejede aktieselskabshavne.

Transportministerens forslag indeholder så restriktive krav til ansøgerne, at kun et par havne skønnes at ville kunne deltage i forsøget, og på meget usikre vilkår. Forsøget vil således ikke kunne dokumentere, at:

- havne på fri og lige konkurrencevilkår kan udføre havnerelaterede og skibsrelaterede tjenester effektivt og billigere
- havnes mulighed for at udføre havne- og skibsrelaterede tjenester fører til generelt lavere omkostninger for havnens brugere



Kilde: Esbjerg Havn

Forslaget er væsentligt mere restriktivt over for havnes adgang til at udføre havne- og skibsrelaterede tjenester end forslag til direktiv om ”Adgang til markedet for havnetjenester”, som Europa-parlamentet og Rådet behandler. Dette direktivforslag ventes vedtaget i år, og vil give de 20 største danske havne mulighed for at udføre alle former for havne- og skibsrelaterede tjenester på ensartede og gennemsigtige konkurrencevilkår.

Danske Havnes høringsforslag og ministerens forslag kan læses på Danske Havnes hjemmeside <http://www.danske-havne.dk/Nyheder/Branchenyt.aspx>.

Der er endnu ikke fastsat tidsplan for forslagens behandling i Trafikudvalget og Folketinget.

Ændringer af Lodsloven udsat

Lodslovsudvalget sendte lige før jul 2004 sin betænkning med en anbefaling om en delvis liberalisering af lodsvæsenet til forsvarsministeren. Det havde været tanken, at der ret hurtigt ville blive taget stilling til de anbefalinger og det forslag til lovudkast, som var indeholdt i betænkningen. Et eventuelt lovforslag ville så kunne fremsættes i Folketinget i indeværende samling.

Da arbejdet med kommunalreformen lægger beslag på mange af Folketingets kræfter, har en revision af lodsloven måtte vige i prioriteringen, sådan at et lovforslag tidligst kan fremsættes i næste samling.

Uafhængigt af lodsloven vil transportministeren fremsætte lovforslag om ændring af havneloven, som omtalt andetsteds i dette nyhedsbrev. Med forslag til havneloven synes der kun at være vilje til, at de allerstørste havne kan komme til at deltage i havnelodsningerne. Det kan heller ikke udelukkes, at havnen trods de meget strikte krav til økonomisk uafhængighed og bæredygtighed, kun må udbyde lodstjenester til de skibe, der anløber den pågældende havn. Selvom der skulle ske en liberalisering af lodsloven, vil det altså i meget vid udstrækning kunne blive havnelodsninger uden havnens medvirken.

Tysk vejskat flytter gods fra vej til søtransport

Nu begynder transporterhvervet at reagere på den tyske vejskat. Ekstraomkostninger på 1.000 kr. pr lastbil gennem Tyskland begynder at flytte gods. Samtidig er der udsigt til krav om flere chaufførtimer pr. transport for at overholde de nye europæiske hviletidsbestemmelser, og det vil afgjort flytte gods fra vej til søtransport.

I Esbjerg udvider den belgiske transport- og rederivirksomhed Cobelfret efter bare tre måneders sejlads på ruten Esbjerg – Zeebrugge som følge af større efterspørgsel, og også rederiet Grimaldi oplever vækst på de nye nord-syd ruter langs Europas vestkyst.

Samtidig ser vi en ny tendens i udviklingen af transport. Ifølge direktør Jørn Bøllund fra ship-

ping og speditørfirmaet Blue Water i Esbjerg, er det ikke kun en simpel flytning af gods fra vej til søtransport. Firmaer som arrangerer transport for virksomheder skal kunne kombinere alle transportformerne, så kunderne oplever sikker leverance til tiden og til lavest mulige omkostninger. Blandt andet muligheder for at reducere virksomhedernes lageromkostninger ved at benytte ”sejlende lager”, og skibsfartens forbedrede regularitet vil styrke søtransporten.

Det er vigtigt for havnenes udvikling, at de lokale skibsmæglere og speditørfirmaer formår at koble sig til de nye netværk, som organiserer godstransport gennem Europa.

Samarbejde mellem Told & Skat og Danske Havne

Told & Skat har en havnegruppe, som den 17. marts mødtes med Danske Havne for gensidig information. Mødet viste et behov for at drøfte emner som:

- terrorsikring af havne, hvor også toldere har behov for tidlig information ved f.eks. ændringer i sikringsniveau,
- opsætning og brug af scannere til sikring af containere
- forståelse af begrebet ”havnerelateret virksomhed”
- praktiske forhold omkring Told & Skats arbejde i havnene

Begge parter fandt mødet positivt og vil fortsætte kontakten ved jævnlige møder.

Emissioner fra skibe i havn

Sidste sommer lød miljømeldingen først og fremmest i pressen, at krydstogtskibene var et stort og overset miljøproblem. Krydstogtskibenes bidrag til luftforureningen skulle være på linie med eller endog større end den luftforurening, som stammer fra trafikken i København. Det viser sig slet ikke at holde stik.

Miljøstyrelsen, Miljøkontrollen, Københavns Havn og CMP har efterfølgende i fællesskab fået gennemført et projekt, der er mundet ud i en rapport. Selve undersøgelsen er gennemført af Danmarks Miljøundersøgelser. Konklusionen er,

at forureningen fra krydstogtskibene er langt under de sundhedsskadelige grænseværdier, og at luftforureningen i København kun ville være ganske lidt mindre uden skibene.

Luftforureningen når slet ikke i nærheden af de absolutte grænseværdier, og den er ”helt uvæsentlig” i forhold til de grænseværdier, der gælder på årsplan. Rapporten regner med EU’s grænseværdier, der allerede i dag er retningsgivende i Danmark, og som kommer til at gælde for hele EU fra 2010.

Selvom skibenes emissioner altså er langt under de kendte grænseværdier, arbejdes der til stadighed på at gøre skibene mere miljøvenlige, ligesom der sker en stadig stramning af kravene til f.eks. brændstoffets svovlindhold.

Læs mere på Miljøstyrelsens hjemmeside:

<http://www.mst.dk>



Kilde: Grenaa Havn A/S

Møder i Sekretariatsudvalget og Fiskerihavnsudvalget

Fiskerihavnsudvalget mødes den 12. april og Sekretariatsudvalget den 13. april.

Blandt de vigtige emner til møderne er transportministerens forslag til revision af havneloven og miljøministerens nye udvalg, der inden sommerferien kommer med forslag til regler for håndtering af sediment. Også forslag til EU direktiv om mere terrorsikring af havne og forslag

om ekstrakontrol med kombinerede gods- og passagerfærger skal diskuteres.

Desuden er der flere tilbud om projekter, hvor grupper af havne kan samarbejde: Rabataftale om forsikringer og telefoni, samarbejde om fælles markedsføring og PortNet, som måske kan udvikles til at blive det fælles dataindberetnings-system for myndigheder og virksomheder med relation til søtransport.

Fiskerihavnsudvalget skal også diskutere kompensation for udgifter til opfisket, herreløst affald og arbejdet med ”den ubrudte kølekæde”.



Kilde: Køge Havn

Fersk fisk under tilpas kølede forhold

I samarbejde med Danmarks Fiskeriforening, Danmarks Fiskeindustri- og Eksportforening og Dansk Fisk undersøger Danske Havne, om der er behov for en branchekode for håndtering af fersk fisk under tilpas kølede forhold.

Ideelt set skal en branchekode for håndtering af fersk fisk opdatere og integrere ombord- og ilandbekendtgørelserne og gælde fra havet og frem til forbrugeren. Dermed vil de mange aktører og arbejdsprocesser blive set i sammenhæng og blive bedre integreret.

De fire organisationer holder møde med praktikere fra fiskeriet, fiskeindustrien og fiskerihavnene i den nærmeste fremtid. Formålet er at få slået endeligt fast, om en branchekode og yderligere anbefalinger skal udarbejdes, og at prioritere de vigtigste indsatspunkter.

Temamøde om udvikling af fiskerihavne i Esbjerg Havn

Professor Poul Holm, Syddansk Universitet, holdt oplæg om nye tendenser i amerikansk fiskeriforvaltning. Det er før set, at amerikansk fiskeriforvaltning er kopieret over i europæisk. Følgende tendenser kan derfor gå hen og blive en del af europæisk fiskeriforvaltning: 1. frem for rettigheder tildeler staten fiskere privilegier til at fiske i en begrænset periode. Individuelle kvoter er derfor ude af billedet. 2. økosystem-baseret regional fiskeriforvaltning skal være det bærende princip. 3. fiskerikontrol skal gennemføres i samarbejde mellem fiskere og biologer på fiskernes fartøjer. 4. flådeudviklingen skal begrænses.

Havnedirektør Ole Ingris, Esbjerg Havn, fandt, at overvejelser om udvikling af trafikhavneaktiviteter sideløbende med fiskerihavneaktiviteter bør tage højde for, dels havnens geografiske placering (sejlruter, hinterland forbindelser og lokale og regionale industriområder), dels resultatet af en analyse af godsstrømme (hvilke godstyper forbruges/produceres i en geografisk rimelig nærhed til havnen og er mængden tilstrækkelig til at sikre rentabilitet for såvel havn som ladningsejer?)

Oplæggene kan findes på Danske Havnes hjemmeside <http://www.danske-havne.dk/arrangementer.aspx>.

Nyt fra EU

Forslag til direktiv om terrørsikring af havne forventes nu vedtaget i Europa-Parlamentet i maj, men det er stadig ikke lykkedes at få fjernet bestemmelser om særlig kontrol med kombinerede gods- og passagerfærger. Danske Havne søger gennem alle kanaler at ændre bestemmelsen, som ikke er begrundet i terrørsikring, men i kontrol af illegale flygtninge.

Regionsudvalget skal den 12. april behandle forslag til direktiv om adgang til markedet for havnetjenester (Havneservicedirektiv II). Danske Havne forsøger gennem KL og Amtsrådsforeningen at få præciseret, at også havne skal have adgang til at udføre havnetjenester på lige og fair vilkår.

Regionsudvalget er i ordførerens udkast til udtalelse meget kritisk over for direktivforslaget, men er også åben for forhandling af indholdet. Mange organisationer arbejder direkte imod forslaget, og også den socialdemokratiske gruppe er meget kritiske. Alligevel ventes forslaget vedtaget inden årets udgang, dog med mange modificeringer af indholdet.

Kommissionen har nu udsendt de kriterier havne og skibsredere skal opfylde for at opnå støtte efter programmet *Motorways of the Sea (MoS)*. I løbet af april ventes Kommissionen at indkalde forslag til projekter, og projekterne bedømmes efter de fastsatte kriterier.

Nogle af de væsentligste kriterier er, at havnen eller færgeruten skal ligge på de udpegede 5 sømotorveje, mindst to medlemslande skal deltage og støtte må ikke føre til konkurrenceforvridning i forhold til eksisterende gods- og passagerruter. Kriterierne kan læses på Danske Havnes hjemmeside

<http://www.danske-havne.dk/Nyheder/Branchenyt.aspx>



Kilde: Odense Havn

ESPO

ESPO arbejder ihærdigt på at finde en fælles holdning til forslag til direktiv om adgang til markedet for havnetjenester. Den 20. april mødes Executive Committee ekstraordinært for at tage stilling til et forslag til havneservicedirektiv, som ESPO gerne ser det. Forslaget skal forelægges General Assembly den 28. april på Malta, og derefter være ESPO's grundlag i forhandlinger med Kommissionen og Europa-Parlamentets medlemmer.

Danske Havne søger at få en bestemmelse ind i ESPO's grundlag, der præciserer havnes ret til at tilbyde havneservice på lige og fair konkurrencebetingelser.

ESPO afholder den 28. april sin halvårslige General Assembly på Malta. Væsentligste emne bliver den fælles holdning til Havneservicepakke II.

I forbindelse med General Assembly afholdes ESPO's årlige havnekonference: Synergies for an EU Seaport Policy -Making the puzzle match. Der er mange både spændende og aktuelle emner til debat og tre parallelle sessioner, hvor blandt andet Lars Karlsson, CMP, indleder om byhavne og terrorsikring.

Det er meget glædeligt, at otte af Danske Havnes medlemmer deltager i konferencen, og sammen med Danske Havnes 3 delegerede overværer General Assembly.

Møder og konferencer i april-maj

- 12. april: Møde i Fiskerihavnsudvalget
- 13. april: Møde i Sekretariatsudvalget
- 13. april: Møde i Regionsudvalget – Havneservicepakke II
- 20. april: Møde i ESPO Executive Committee, Bruxelles
- 26. april: Møde med organisationer og Kystdirektoratet om terrorsikring i havne
- 28. april: Generalforsamling i Europas Maritime Udviklingscenter
- 28.-29. april: ESPO General Assembly samt ESPO's konference om „Synergi for en europæisk havnepolitik - få puslespillet til at gå op“, Malta
- 29. april: PortNet Arbejdsgruppe
- 2. maj: Møde i arbejdsgruppen om ”Den ubrudte kølekæde”
- 3. maj: Møde i bestyrelsen
- 10. maj: PortNet Styregruppe
- 10. maj: Møde i Erfa gruppe 3 om terrorsikring, Køge
- 11. maj: Møde i Isbrydningsrådet
- 17. maj: Møde i Erfa gruppe 1 om terrorsikring, Aalborg

- 17. maj: Møde i Miljøstyrelsen om havne-sediment
- 18.-19. maj: Finlands Havneforbunds forbundsmøde i Turku
- 24. maj: Møde i Erfa gruppe 2 om terror-sikring, Fredericia
- 21.-27. maj: 24. IAPH verdenshavnekonference i Shanghai