

Efter 13 år på posten som direktør for Danske Havne er Hans Berthelsen begyndt som direktør i Kombit a/s, der skal være kommunernes fælles bestillerselskab af elektroniske løsninger.



Konstituering af direktør for Danske Havne

Sekretariatschef Tom Elmer Christensen konstitueres som direktør for Danske Havne.

Tålmodigheden vedrørende isbrydning smelter

Forsvarsministeriet har i efterhånden mange år kigget på alternative løsninger på ordningen for isbrydning. Derfor må 2009 blive året, hvor Forsvarsminister Søren Gade løfter sløret for fremtidige ændringer på området.



Kilde: Søværnets Operative Kommando

Opfordringerne fra erhvervslivet har været mange. Senest i 2007 bad Danmarks Rederiforening og Danske Havne Forsvarsministeriet fremlægge alternative bud på organiseringen af isbrydning i danske farvande. Efter to år venter vi stadig på svar. Det er derfor på tide at få løsninger på bordet. Den gamle ordning må snarest muligt ophøre, så isbrydning bliver en statslig

opgave i lighed med snerydning og saltning på land. Den nuværende struktur med at lade dele af transporterhvervet betale for statslige opgaver og forpligtelser må ophøre.

Fra Danske Havne skal derfor lyde en opfordring til politikerne om at revurdere ordningen - jo før, jo bedre.

Prisstigninger på lods hindrer trafik på danske havne

Danske Havne vil også meget gerne opfordre blandt andre forsvarsministeren til at se på organiseringen af lodsvæsenet.



Kilde: Kalundborg Havn

Ideen bag lodssystemets liberalisering i 2005 var, at det skulle blive billigere at tage lods. Hvis lodsninger er forholdsvis billige, vil skibene tage lods og uheld forhåbentlig undgås. Men det er ikke alle, der kan vælge, om de vil tage lods. Skibe med visse typer gods og visse strækninger i danske farvande har lodspligt. Når prisen på lods stiger betyder det altså øgede transportomkostninger.

Og det forlyder nu, at Farvandsvæsenet vil hæve priserne i det statslige selskab Danpilot, så de stiger voldsomt. Det vil særlig ramme de mindre skibe og trafikken på de mindre havne, hvor staten stadig har de facto monopol. Det bryder fuldstændigt med både statens og erhvervets ønsker om at styrke nærsøfarten.

Hvis prisen på lods stiger, er det en hindring for nærsøfarten. Samtidig øges risikoen for uheld, hvis de, der ikke skal have lods, undlader denne merudgift, og de, der skal, i værste fald overvejer, om de skal løbe risikoen og lade være at tage lods ombord.

Lodslovsudvalget var opmærksom på, at konkurrenceudsættelsen af lodsninger til og fra danske havne kunne få det svært. Derfor anbefalede man dels en række forholdsregler for at undgå prisstigninger, dels at ordningen skulle evalueres i indeværende Folketingssamling. Ingen af delene er sket. Danske Havne ønsker at høre forsvarsministerens og Forsvarsudvalgets udlægning af, hvilke overvejelser staten gør sig. Der må startes en dialog om lodsningernes organisering med udgangspunkt i en evaluering.

Beredskab i havne

Havne som arbejdspladser og den tætte forbindelse mellem havn og by nødvendiggør naturligvis stor opmærksomhed på sikkerheden. Hvordan forebygges uheld, og hvad gør vi, hvis uheldet er ude?

Til mange typer virksomhed er det nødvendigt med miljøgodkendelse. Sådanne laves ofte i samarbejde med brandmyndigheden under hensyntagen til det eksisterende beredskab. Afhængig af den enkelte type virksomhed og opgave stilles en lang række krav. Det er virksomhedernes pligt at leve op til kravene. Og det er op til myndighederne at kontrollere og godkende, at det er i orden og evt. indgå i en dialog om forbedringer i de enkelte tilfælde.

Både virksomheder og havne har generelt et tæt samarbejde med beredskabet. Det skal sikres, at der er taget tilstrækkelige forholdsregler, og at udstyr og viden til at begrænse og bekæmpe uheld, f.eks. brand, er til stede.

Kravene til udstyr strammes løbende. Senest har forsvarsministeren udarbejdet forslag til forbedringer af overrislings- og skumanlæg til f.eks. olietanke. De virksomheder, der ikke allerede har udstyret, skal anskaffe det indenfor kortere tid.

Det er Danske Havnes indtryk, at der tages mange forholdsregler rundt om i virksomheder og hos beredskab. Det er klart, at der ikke må gås på kompromis med sikkerheden. Derfor finder Danske Havne det nødvendigt med et tæt og konstruktivt samarbejde mellem virksomheder og myndigheder med god sikring af oplag og med jævnlig kontrol.

Mulighed for støtte fra TEN-T

EU har netop offentliggjort frister og krav til ansøgninger om støtte til infrastruktur fra TEN-T programmet (TransEuropæiske TransportNetværk). Der gives støtte til det flerårige program Motorways of the Sea, samt til forskellige andre årlige projekter inden for havneudvikling, bl.a. studier, masterplaner og effektivitetsforbedringer. Der er størst sandsynlighed for støtte, hvis man har en årlig omsætning på mere end 1,5 mio. tons eller 200.000 passagerer (dette kaldes en A-havn).

Oplysninger og dokumenter kan findes [her](#).

Man søger via de nationale transportministerier som så lægger deres anbefalinger ind i EU-systemet. Fristen for at indsende ansøgninger til det danske Transportministerium er 1. maj.

Kontakt Jakob Svane i Danske Havnes sekretariat (jks@danskehavne.dk eller 3370 3530) for at høre mere.



Kilde: Hanstholm Havn

Maritim sikkerhedspakke vedtaget i EU

EU har netop vedtaget en maritim lovpakke, der vil øge sikkerheden til søs. Bl.a. indføres der et nyt kontrolsystem, der målrettes skibe med høj risiko. Der skal ske flere og mere omfattende inspektioner og en sortlistning af farlige fartøjer. Der vil også blive indført skærpede konsekvenser

for de skibe, som ikke følger lodsanbefalingerne i Storebælt og Øresund. Dermed mindskes risikoen for olieudslip i de danske farvande betydeligt.

For havnene har der særligt været en interesse i sikringen af erstatningsordninger i tilfælde af nødstedte skibe, der anvises til havne. Europa-Parlamentet havde ønsket, at staterne skulle gøres erstatningspligtige, men det ville Ministerrådet ikke acceptere. Så formuleringen er blevet udvandet til, at dette er en mulighed. I Danmark har regeringen heldigvis valgt at benytte sig af denne mulighed, således at der allerede nu kan stilles økonomisk sikkerhed for skibe, der anvises til nødhavne.

Læs mere [her](#).
(Kilde: Søfartsstyrelsen)



Kilde: Grenaa Havn

Planer om nødområder

Skib i nød skal kunne få den rigtige hjælp. Det er sigtet med at udlægge nødområder. Og en række havne har stillet sig til rådighed.

Nu har By- og Landskabsstyrelsen så offentliggjort beredskabsplanerne for nødområder. Der er udarbejdet 16 planer for de 21 områder. Nogle planer er slået sammen, fordi områderne ligger tæt, og fordi de administreres af de samme beredskabsmyndigheder.

For Danske Havne har det været afgørende, at de havne, der blev udpeget, bliver holdt skadefri. Det lykkedes derfor at få indarbejdet i loven, at staten kan stille sikkerhed for de skader, som skibe, der anvises til havnen, kan påføre havnen.

Danske Havne arbejder i øjeblikket sammen med myndighederne på den praktiske udformning af denne sikkerhedsstillelse.

Planerne for nødområderne kan findes på By- og Landskabsstyrelsens [webside](#).

Stor europæisk undersøgelse af havnemiljø

ESPO og Ecoports har lanceret en undersøgelse af havnemiljø. Undersøgelsen er en gentagelse af tilsvarende fra nogle år tilbage og vil kunne give vigtig viden om udfordringer og prioriteter i havnes miljøarbejde. Spørgsmål og svar anvendes også internt i den enkelte havns miljøarbejde.

Spørgeskemaet er på engelsk, men er simpelt og tager ikke lang tid at udfylde. Alle oplysninger behandles anonymt.

Find skemaet på www.ecoports.com

Danske Havne skal stærkt opfordre til at vore medlemshavne deltager i undersøgelsen.

Europæisk projekt om miljø i mindre havne (Suports)

Ecoports og forskellige regionale organisationer og universiteter har iværksat et europæisk projekt om miljøledelse i mindre havne. Projektet hedder Suports og retter sig primært mod havne med en omsætning under 1 mio. tons gods og f sk om året.

Suports vil forsøge at give nogle let tilgængelige værktøjer til at leve op til de forskellige miljøkrav. Projektet er åbent for deltagelse af flere parter. Hvis der er mindre havne, som ønsker at deltage i projektet, hører Danske Havne det gerne.

Konference om havvindmøller

Den danske havmølleudbygning er med parkerne Horns Rev 2, Rødsand 2 og Djursland/Anholt lagt på skinner frem til 2012. Men hvad sker der efter disse vindmøller er sat op om ca. 3 år?

Hvor den næste havmøllepark skal ligge, er endnu ikke besluttet. Energistyrelsen har i "Fremtidens Havmølleplaceringer – 2025" kortlagt mu-

lige placeringer. Det kan der høres mere om på en konference den 28. april på Admiral Hotel i København.

Se program og tilmelding [her](#). Tilmeld dig konferencen senest tirsdag den 21. april.

Kilde: Offshore Center Danmark.

Lettisk besøg i danske havne

En delegation af lettiske logistikvirksomheder, havne og højstående statslige embedsmænd var i marts på besøg i Danmark. Det centrale fokus for besøget var at fremme samarbejdet mellem lettiske og danske havne samt promovere Letland som en logistisk gateway til Rusland, CIS-landene og Asien. Delegationen besøgte blandt andet Copenhagen-Malmö Port, Fredericia Havn og Århus Havn.

Kilde: Transportmagasinet.dk



Kilde: Århus Havn

Nyt fra Havne-Europa

En ny havn i Great Yarmouth, kaldet EastPort UK, på den yderste engelske østkyst forventes åbnet i løbet af foråret 2009. Havnen vil få en vanddybde på op til 10 meter og dermed mulighed for at modtage større containerskibe og ro-ro-færger. Med sin geografiske placering vil havnen dermed kunne få betydning for forbindelserne til Danmark.

Liepaja Havn i Letland uddyber fra 10,5 m til 12 m vanddybde. Arbejdet forventes afsluttet i slutningen af 2010.

Havnen i Kiel er gået ind på containermarkedet.

Medio marts åbnede en containerrute mellem Kiel og Riga. Kiel Havns mål er en omsætning i år på 10.000 containere à tyve fods længde (TEU).

Gdansk Havn har indgået en aftale om partnerskab med Shanghai Havn. De to havne vil fremover samarbejde om samhandel, effektivitet og udvikling.

Møder og konferencer april-juni 2009

- 2. april: ESPO Executive Committee, Bruxelles
- 3. april: Afskedsreception for direktør Hans Berthelsen, KL-Huset, København
- 16.-17. april: ESPO Marine Affairs and Security Committee, Lissabon
- 17. april: Concito – Transportgruppen, København
- 23. april: EMUC. Netværk om nærskibsfart, København
- 22.-23. april: ESPO Port Governance Committee, Brügge
- 23.-24. april: Fiskerihavnsudvalgsmøde, Hvide Sande
- 27. april: DH får besøg af thailandsk fiskerihavnedelelegation
- 28. april: Konference om havvindmøller, København
- 28.-30. april: Multimodal 2009 – konference og messe, Birmingham
- 29. april: Møde i Danske Havnes Nautiske Udvalg, København
- 7.-8. maj: WCTRS konference om "Critical Issues in the Port and Maritime Sector", Antwerpen
- 13.-15. maj: ESPO generalforsamling og konference, Marseille
- 18. maj: Concito Rådsmøde, København
- 20. maj: Europæisk Maritim Dag
- 25.-29. maj: 26th IAPH World Ports Conference, Genova, Italien
- 26. maj: Møde i Danske Havnes Administrationsudvalg, Aalborg
- 27. maj: 13. Maritime Symposium, "Port Authority: For Sale?", Gent
- 25.-29. maj: IAPH generalforsamling og konference, Genova
- 4.-5. juni: 15th Workshop on Dredging and Surveying, Portugal
- 9.-12. juni: Nor-shipping konference og messe,

