



## Danske Havne mener

### Connie Hedegaard tager et skridt i den rigtige retning

Det har skabt stor usikkerhed i de danske havne, at Miljøstyrelsen overvejede at skærpe kravene til behandling af sand fra sejlrænder og havnebassiner. Endda langt ud over, hvad andre EU lande kræver.

Men nu har miljøminister Connie Hedegaard fjernet noget af usikkerheden. På grundlag af den eksisterende viden om havnesand og depoter til havnesand (spulefelter) forventer hun, at langt de fleste spulefelter kan fortsætte uden væsentlige ændringer, og at nye spulefelter kan anlægges efter nogenlunde samme principper som i dag. De skal altså ikke anlægges som kontrollerede lossepladser.

Samtidig vil ministeren fremskynde arbejdet med regler for spulefelters indretning og drift. Igen et meget velkomment initiativ, så havnene hurtigere kender de fremtidige betingelser.

Det har været meget opmuntrende for havnene at mærke den store politiske opmærksomhed, der har været om sagen.

Vi ser frem til det fortsatte samarbejde med ministeren og Miljøstyrelsen om de nye regler.

*Bestyrelsesformand Uffe Steiner Jensen*

### Nye regler for spulefelter bliver ved det gamle

Miljøminister Connie Hedegaard er ved at skære igennem flere års meget teknisk debat om grænseværdier i forbindelse med havnesand, der graves op for at uddybe sejlrænder og modernisere havnebassiner. Lykkes det, vil havnene kunne komme videre med deres effektivisering og udbygningsplaner.

Danske Havne har længe ønsket en politisk prioritering af kravene til håndtering af havnesand, og det er nu tilsyneladende på vej med ministerens tilkendegivelser. Også mange politikere har vist sagen interesse efter den omfattende omtale i fjernsyn, radio og dagspresse.

Ministeren har i et svar til folketingsmedlem Poul Erik Christensen (RV) meddelt, at det er ministerens forventning, at

- eksisterende spulefelter (landdepoter til havnesand) vil kunne fortsætte uden væsentlige ændringer også efter 2009, hvor deponeringsreglerne også træder i kraft for disse felter,
- arbejdet i Miljøstyrelsens arbejdsgruppe vedrørende vejledning for spulefelter skal intensiveres, og gruppen skal fremlægge forslag til vejledning i marts 2007, og ikke som nævnt i gruppens kommissorium en gang i 2008.

Til disse meldinger skal tilføjes, at ministeren i maj orienterede Danske Havne om sine forventninger til den fremtidige administration af spulefelter. Det er ministerens opfattelse, at

- nye spulefelter vil kunne etableres på samme måde som hidtil,
- deponeringsbekendtgørelsen skal ændres så direktivets undtagelse fra vandløb defineres mere præcist og dermed undtager flere havne og sejlrænder,
- bekendtgørelsens krav om uddannelse skal tilpasses de begrænsede opgaver på spulefeltet.

Miljøordfører for Venstre, Eyvind Vesselbo, tog tidligt sagen op med miljøministeren og har med sin pressemeddelelse medvirket til at skabe politisk opmærksomhed om havnenes håndtering af havnesand.

Danske Havne er meget tilfreds med Connie Hedegaards holdning i sagen og ser frem til de konkrete drøftelser i ministerens arbejdsgruppe.

Følg udviklingen i sagen på Danske Havnes hjemmeside, [www.danskehavne.dk](http://www.danskehavne.dk), hvor også pressemeddelelser og baggrundsnotater kan læses.

## **Er havnesand farligt? Kan havnesand sammenlignes med kompost?**

Det er i hvert fald hvad Dansk Komite for Af-fald (Dakofa) har gjort, og ikke bare kompost, men også slam fra spildevandsrensning og forurenede jord.

Der er tale om den hidtil mest omfattende sammenligning af de reststoffer vi bruger til blandt andet gødning i haver og på marker, og det er meget spændende resultater man kan læse.

Undersøgelsen bekræfter, at havnesand er velundersøgt, og et af de mest beskrevne restprodukter. Blandt resultaterne nævnes, at:

- havnesediment helt overvejende er rent, og vil kunne anvendes på linie med andre rene restprodukter,
- bruges de nye kriterier for anvendelse af restprodukter, vil der være langt flere muligheder for at disponere havnesediment,
- indsatsen kan med fordel rettes mod hot-spots, f.eks. ved værfter og skibsreparation,
- nedbrydningstiden for PAH og tin forbindelser er relativt kort,
- bedste behandlingsmåde for forurenede havnesand er opbevaring under kontrol.

Kilderne til belastning af havnesand er helt overvejende spildevand og overløbsbassiner.

Rapporten kan læses på Dakofas hjemmeside: [http://www.dakofa.dk/index.php?option=com\\_content&task=view&id=599&Itemid=116](http://www.dakofa.dk/index.php?option=com_content&task=view&id=599&Itemid=116)

Den friske luft på havet og i havn bliver renere. Nye skibe bygges generelt til højere miljøstandarder. Skærpede krav til luftforureningen fra transport slår også igennem, så kravene til udledningerne er blevet skærpet.

I havnene og blandt naboerne er der fokus på luftforureningen. Undersøgelser tidligere på året gennemført af Danmarks Miljøundersøgelser i Københavns Havn viste, at skibe i havn kun bidrager ganske lidt til den samlede luftforurening. Svovl var navnlig en bidragsyder til den samlede forurening, mens partikelforureningen var meget beskedent.

Det er dog ikke noget argument for ikke at fortsætte den gode udvikling, og det er derfor meget tilfredsstillende at såvel EU som IMO har fokus på luftforureningen.



*Kilde: Tejn Havn*

Den 19. maj 2006 trådte MARPOL-konventionens bilag IV om begrænsning af luftforureningen i kraft. Det medfører, at Østersøen udlægges som et særligt beskyttet område, hvor skibene kun må anvende brændstof med et svovlindhold på højst 1,5%. Det er en halvering i forhold til tidligere og betyder en betydelig reduktion i emissionerne og dermed en forbedring af luftkvaliteten. Til næste år følger Nordsøen det samme regelsæt.

Fokus har først og fremmest været på skibe, der transporterer gods og passagerer. Med de nye miljømæssige forbedringer understreges skibsfartens force som en miljømæssig transportform, der stadig forbedrer sig, og det er tilfredsstillende, at de nye krav ikke bliver de sidste. Både

i IMO og EU drøftes det, hvilke muligheder der er for yderligere reduktioner.

1. januar 2006 og 2007 træder nye regler for fritidsbådes og vandscooteres luftforurening i kraft. For nogle motorer vil forureningen med sundhedsskadelige partikler falde med ca. 30 %.

Alt i alt er udviklingen i gang – store som små skibe kommer til at forurene stadig mindre.

## National strategi for godstransport på vej

Danske Havne har igennem lang tid arbejdet for en national strategiplan for godstransport og nu ser det ud til, at arbejdet bærer frugt. Allerede i juni i år kommer der et udspil fra transport- og



Kilde: Skagen Havn

energiminister Flemming Hansen om, hvordan samspillet mellem transportformerne kan forbedres. I juni måned fremlægges strategi for intermodal godstransport, til september vil han præsentere principperne i den samlede godsstrategi og i starten af 2007 kommer der så en samlet strategiplan for udvikling af vejgodstransporten.

Beslutningsforslag om en national strategi for godstransport blev fremsat den 7. april og kom til 1. behandling i Folketinget den 11. maj i år, hvor transport- og energiministeren kom oppositionens forslag i møde og udtrykte, at regeringen har ønsker om at få Danmark til at være i den

europæiske superliga, når det drejer sig om hurtige og effektive godstransporter, og at han ville tage initiativer til en samlet godsstrategi hurtigst muligt. Drøftelserne om de nærmere målsætninger i godsstrategien overgik til Trafikudvalget, som den 1. juni 2006 afgav sin endelige beretning til forslaget, som følger:

*” Et enigt udvalg udtaler, at globaliseringen med deraf følgende øgede transportbehov og konkurrence rejser en række udfordringer og muligheder for godstransporten i en stadig mere integreret verden. Udvalget støtter transport- og energiministerens arbejde for at skabe en samlet dynamisk godsstrategi, hvor rammevilkårene for godstransportsektoren udvikles på flere fronter med fokus på en effektiv infrastruktur, effektive rammer for de enkelte transportformer og et effektivt samspil transportformerne imellem. Udvalget forventer, at dette arbejde vil være færdiggjort i foråret 2007.”*

Danske Havne ser nu frem til transport- og energiministerens udspil om transportformerne senere i denne måned. Det vil være at finde på Danske Havne hjemmeside straks efter, at det er udkommet.

## Lodsloven vedtages

Så gik det stærkt i Folketinget – lodsloven blev vedtaget på årets sidste møde den 2. juni efter 2. behandlingen den 30. maj.

Danske Havne hilser det velkomment, at der sker en modernisering af det statslige lodsvæsen, som samtidig udsættes for konkurrence på de lodsninger, der slutter eller begynder i dansk havn. Det er en lovændring, der har været længe undervejs, og som bygger på forsyningsikkerhed, kvalitet i lodsningen, og at der ikke må være udgifter forbundet med lodstjenesten for staten. Selvom der har været kritiske ryster fremme om, at fokus ændres fra sikkerhed til købmanskab, er det ikke et synspunkt, Danske Havne deler.

Danske Havne har dog et problem i forbindelse med loven. En havnechef kan risikere op til 1 års fængsel, hvis havnen anløbes af skibe, der ikke har benyttet certificeret lods. Det vil nemlig være en ulovlig handling, som skibet udfører. Men det er havnechefen, der straffes.

Havnen modtager ikke besked, om et skib, der

anløber havnen, har lods ombord, og havnen er ikke involveret i bestilling etc. Det er heller ikke havnen, der har tilsynet med, om skibene overholder reglerne – det er myndighederne. Ministeren har understreget, at havnens personale kun straffes, hvis der er tale om en forsætlig og uagtsom overtrædelse. Men havnen har ingen gevinst ud af at lade et skib anløbe uden lods.

Danske havne arbejder for god og sikker søfart. Selvfølgelig skal lodserne være certificeret og have de rette kvalifikationer. Selvfølgelig skal skibene anvende lods efter regler og behov. Selvfølgelig skal skibene kunne komme sikkert i havn. Men vi må melde hus forbi, havnen hverken kan eller skal kontrollere, om skibene har certificeret lods ombord – her må tilsynet være sig deres opgave bevidst.

## Bekendtgørelse om terrorsikring i havne i høring

Bekendtgørelse om bedre terrorsikring af danske havne har været i høring.

Danske Havne har nedsat Referencegruppen for Terrorsikring, som består af havnekaptajner fra de store trafikhavne og havnechefer fra de mindre havne. Referencegruppen bistår Danske Havnes sekretariat og deltager i forhandlinger om udkast til bekendtgørelse og vejledning samt fungerer som arbejdsgruppe i hele implementeringsfasen.

Det nye direktiv betyder ikke væsentlige ændringer for havnene i forhold til Forordningen, som havnene hidtil har efterlevet. Danske Havne skal dog gøre opmærksom på, at det nye direktivs implementering i havne vil føre noget arbejde med sig. Der skal både laves nye sikringsplaner for hele havnen såvel som relevante havnefaciliteter samt nye sårbarhedsvurderinger.

Både havne i Danmark, Politiets Efterretnings-tjeneste og det lokale politi er langt bedre rustet i forhold til sidste gang. For det første, fordi man nu kender hinanden og for det andet fordi alle parter nu kender til de knaster, som der kan opstå. Politiet vil afholde roadshows fire forskellige steder i Danmark (se nedenfor), hvor havne og politi sammen kan tage en drøftelse af det

kommende samarbejde om sårbarhedsvurderinger og sikringsplaner ude i havnene, så alle er på det rene med hinandens krav og ønsker.

Danske Havne er helt overordnet af den opfattelse, at omfattende terrorsikring kun skal indføres, hvis det kan begrundes konkret i trusselvurderinger foretaget af PET, og at det udelukkende er PET og/eller den lokale politimester, som har ansvaret for sårbarhedsvurderingerne. Derudover mener vi, at særlig kontrol af kombinerede gods- og passagerfærger kun skal ske, hvis der er reelle trusler. Terrorsikring af havne skal være fleksibel og tilpasses havnens trafikmønster, hvilket Danske Havne i særlig grad vil lægge vægt på i vores høringssvar.



Kilde: Esbjerg Havn

Arbejdet i havnene forventes at gå i gang efter sommer. Politiet afholder roadshows, som følger:

- 22. august 2006 PET i Søborg
- 23. august 2006 Vejle Politi
- 29. august 2006 Århus Politi
- 30. august 2006 Ålborg Politi

Forslaget til bekendtgørelse kan ses på [www.kyst.dk](http://www.kyst.dk), [www.maritimsikring.dk](http://www.maritimsikring.dk) og høringssportalen [www.hoeringsportalen.dk](http://www.hoeringsportalen.dk).

## Godsstrømme gennem danske havne

Danske Havnes rapport om *godsstrømme gennem danske havne set i et udviklingsperspektiv* er nu færdig og vil indenfor kort tid blive offentliggjort i pressen m.v.

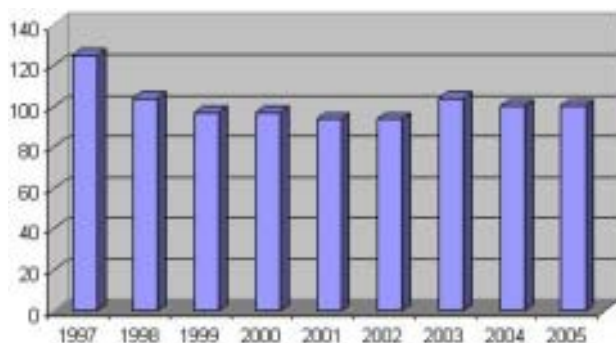
Rapporten er første skridt i en kortlægning af mulighederne for, at danske havne kan fortsætte den positive udvikling, ikke mindst for omsætningen af internationalt gods til og fra Danmark. Udviklingen i samhandlen og den stadig stigende globalisering kombineret med en tendens mod at koncentrere sine indkøb hos færre leverandører er udviklingstendenser, der i udgangspunktet må siges at være i søtransportens og havnenes favør. Når man så lægger til, at landevejene efterhånden har nået sit mætningspunkt, og at trængselsproblemerne stiger hver dag for både privatbiler og godstransporter, ja så er der mange spændende perspektiver for havne i fremtiden. Rapportens analyser kortlægger disse udviklingstendenser.

Rapporten kan i sin helhed efter offentliggørelsen findes på: [www.danskehavne.dk](http://www.danskehavne.dk)

### Skibsfarten på danske havne 2005

Danmarks Statistik har netop offentliggjort *Statistiske Efterretninger 2006:15 - Skibsfarten på danske havne 2005*. I 2005 havde danske havne 543.000 anløb af skibe for udskibning og indskibning af gods og/eller passagerer. Havnenes samlede godsomsætning udgjorde næsten 100 mio. ton. Det er stort set det samme som i 2004.

### Godsomsætning på danske havne – 1.000 tons



Hovedparten af godstransporter i havne foregår mellem danske og udenlandske havne. Det drejer sig om 82 pct. af godsandelen i 2005. De resterende 18 pct. af skibsgodset bliver fragtet mellem danske havne. Der skete en mindre nedgang i importen af kul, hvilket giver en lille tilbagegang på godstransporter i alt. Dog stiger containertrafikken fortsat. I 2005 blev der eksporteret 14 procent flere containere i danske havne.

### Vidste du at...

Danmarks Statistik har siden 2002 indsamlet oplysninger om trafikhavnenes anløb af krydstogtskibe. 10 havne havde krydstogtpassagerer i 2005 med 354 anløb i alt. Det er én havn mere end i 2004. Siden 2002 er besøg af krydstogtskibe i danske havne i alt steget med 57 procent. Københavns Havn tegner sig for den største andel, men Århus og Rønne Havn har også oplevet langt flere gennemgående krydstogtpassagerer end i 2004.

Kilde: *Statistiske Efterretninger 2006:15, 10. maj 2006*



### EU og ESPO nyt

ESPO's havnekonference den 1. og 2. juni 2006 i Stockholm dannede rammen om Kommissionens nye dialog med havne og havnevirksomheder om en europæisk havnepolitik. Transportkommissær Jacques Barrot og hans stab deltog.

ESPO fremlagde på mødet et generelt oplæg til havnepolitik, men havde egentlig håbet at kunne fremlægge et mere detaljeret forslag, hvor konkurrenceregler og statsstøtteregler var indarbejdet. Men det tager lang tid at forene de mange forskellige syn på konkurrence og statsstøtte.

Kommissionen har udmeldt nogle første tanker om indhold i nye retningslinier for offentlig støtte til havne. Hovedtrækkene er:

- Offentlig støtte må gives til udbedring eller fornyelse af infrastrukturen som flere serviceudbydere, rederier m.v. kan bruge (bl.a. kaj anlæg, lagerbygninger, logistiksystemer, tilkørselsveje, oprensning af sediment i bassiner og sejlrender, isbrydning, afmærkningsbøjer, energi- og vandforsyning)
- Offentlig støtte må alene anvendes til de bevilgede formål og ikke til kryds-subsidiering
- Reglerne skal gælde for havne med en årlig godsmængde på over 1,5 millioner tons om året (11 offentlige danske havne har mere end 1,5 mio. tons i årlig godsomsætning).



Desuden ventes Kommissionen at fremlægge de væsentligste behov for ændringer i Hvidbogen om transportpolitik, der er under revision.

På ESPO's generalforsamling forfulgte Danske Havne Kommissionens fire synspunkter:

- Havneadministrationen skal have fuld kommerciel frihed til at investere og indgå forretninger på kommercielle vilkår, *herunder kunne tilbyde alle former for serviceydelser relateret til havneaktiviteter, enten selv eller i samarbejde med private virksomheder,*
- EU's havnepolitik skal indgå i en samlet strategi for godstransport i Europa
- Behov for klare regler om offentlig støtte til investeringer i infrastruktur

Bedre rammer for at udvikle havnens miljøforhold, også ved udbygninger af havne.

## Møder og konferencer juni 2006 – februar 2007

- 1.-2. juni: ESPO generalforsamling og konference, Stockholm
- 7. juni: Møde i Havnemiljøudvalget, Hanstholm
- 8. juni: Møde i Miljøstyrelsen om uddannelsesbekendtgørelsen, København
- 7.-9. juni: Fiskerihavnsudvalget – studietur til Skotland og Shetlandsøerne
- 9. juni: Møde i Miljøstyrelsens arbejdsgruppe om sediment, København
- 12. juni: Møde i Oplysningsudvalget, København
- 13. juni: Møde i Overvågningsudvalget, København
- 15. juni: Møde i Kursus- og Konferenceudvalget, Læsø
- 15. juni: Møde i Referencegruppen for Terrorsikring, CMP A/S
- 28. juni: Møde i ESPO, Executive Committee, Bruxelles
- 23. august: Møde i Fiskerihavnsudvalget, København
- 24. august: Møde i Sekretariatsudvalget, København
- 21. september: Møde i Danske Havnes bestyrelse, København
- 28. september: Møde i Vestkysthavnegruppen, Hvide Sande
- 28. september: Møde i Havnemiljøudvalget, Thyborøn
- 2.-4. oktober: ISWA Kongres og Konference
- 4. oktober: Møde i Kursus- og Konferenceudvalget, København
- 24. oktober: Møde i Fiskerihavnsudvalget, København
- 25. oktober: Møde i Sekretariatsudvalget, København
- 15. november: Møde i Danske Havnes bestyrelse, København
- 22. november: ESPO generalforsamling, Bruxelles
- 5. december: Møde i Havnemiljøudvalget, Svendborg
- 16. februar: Årsmøde i Vestlige Limfjords-havne, Lemvig