



Danske Havne mener

Havnekonference 2005 - Fra holdning til handling

Danske Havne og Transport Økonomisk Forening har sat alle sejl til for at samle dansk havnedrift, danske rederier og transportvirksomheder samt transportminister Flemming Hansen og de trafikpolitiske ordførere til havnekonference i Odense sidst på måneden.

Det er et år siden, at Danske Havne sidst samlede transportkøbere, politikere og transportudbydere i øjenhøjde for at udveksle idéer og erfaringer til, hvordan vi udvikler danske havne og intermodal transport.

Vi lever i en bevægelig tid, hvor alt flytter sig med lynets hast. Også godsmængderne fra skib til bil. Omladninger afholder transportkøberne fra nærsøfarten. Afskiberne er bekymrede for forsinkelserne ved omladninger. Alt skal foregå hurtigere end mange lastbilers fartskrivere kan holde til. Problemerne viser sig nu også.

Trængselsproblemerne på det danske vejnet er velkendte, og de bliver større dag for dag. Det er en politisk opgave at sørge for forsyningen af varer til og fra vores land uanset godsmængderne, hvorfor der også hele tiden bliver tænkt i nye transportformer. Men der må ikke kun tænkes. Nu må vi gå fra holdning til handling , og jo mere vi kan samarbejde om opgaven, jo bedre.

ling , og jo mere vi kan samarbejde om opgaven, jo bedre.

Danske Havne er glade for samarbejdet med Transport Økonomisk Forening (TØF) om konferencen. Programmet for konferencen er begge dage sammensat, så alle væsentlige aktører fra regeringen, Folketinget, EU, Østersøregionen og erhvervslivet m.fl. er til stede og hver især kan give deres bud på, hvordan vi udvikler dansk havnevirksomhed fremover. Bedre kan det ikke gøres!

Vel mødt den 28. og 29. november i Odense.

Bestyrelsesformand Uffe Steiner Jensen

Kortlægning af godsstrømme til og fra Danmark

I september 2003 udkom rapporten ”Godstransport”, hvor regeringen tilkendegav, at man ville ”skabe bedre videngrundlag om fremtidens godsstrømme og knudepunkter omkring Danmark, så offentlige og private investeringer kan foretages optimalt.” På den baggrund har Transport- og Energiministeriet m.fl. i første omgang udarbejdet en kortlægning af de nuværende godsstrømme mellem Danmark og udlandet, hvor der er identificeret de vigtigste danske transportknudepunkter i en europæisk sammenhæng. Senere vil den blive suppleret af en analyse af de fremtidige godsstrømme.

Rapporten viser, at de største internationale godsstrømme foregår mellem Danmark og de nærmeste naboer, herunder Tyskland, Sverige, Norge, UK, Polen og Finland, som Danmark handler mest med. Cirka 25 procent af den danske godstransport til Nordvesteuropa flyttes med lastbil og der sker en meget omfattende transittrafik gennem Danmark. Skal rammebetingelserne derfor fremmes for de intermodale

transporter, så der kan dæmmes op for den stigende trængsel på vejnettet, er det nødvendigt at der findes gode transportknudepunkter til omladning af gods. Rapporten har identificeret 10 danske havne, som udgør afgørende transportknudepunkter for fremtidens godsstrømme til og fra Danmark.

Rapporten kan rekvireres på DTF's hjemmeside: www.dtf.dk

Direktiv om bedre havnesikring

Danske Havne er nu i gang med den afgørende implementeringsproces i forbindelse med det nye direktiv om bedre havnesikring, som blev vedtaget i Rådet den 6. oktober 2005.

Det første møde med Referencegruppen for havnesikring blev afholdt i Århus Havn den 26. oktober, hvor holdninger til direktivets indhold blev vendt.



Kilde: CMP AB

Sekretariatet er inviteret til indledende møde om direktivet med Transport- og Energiministeriet sammen med Kystdirektoratet den 7. november 2005, hvor den overordnede tidsplan for processen, bekendtgørelse om direktivet, vejledning for sårbarhedsvurdering og sikringsplaner m.v. skal drøftes.

Der vil blive udsendt en administrativ information straks efter mødets afholdelse med nærmere informationer herom.

Maritim sikring af mindre lastskibe

Fastlæggelse af tonnagegrænse for ISPS-certificering

Ved seneste møde i IMO's Maritime Safety Committee (MSC80) blev det besluttet, at 1969 tonnagekonventionens mål skal lægges til grund for maritim sikring af disse skibe. Man vedtog en indfasningsperiode på tre år, så berørte skibe og deres rederier skal opfylde SOLAS XI-2 og ISPS koden senest 1. juli 2008. Vedtagelsen betyder, at skibe, der er målt under 500 BRT efter de gamle måleregler, men over 500 BT efter de nye måleregler, og som i første omgang blev fritaget for ISPS certificering, skal ISPS-certificeres senest 1. juli 2008.

Midlertidige forholdsregler

Søsikkerhedskomiteen besluttede, at fra den 1. oktober 2005 indtil 30. juni 2008 skal skibe, der ikke er certificeret, udfærdige en sikringserklæring (DOS) i samarbejde med den havn, skibet anløber. Denne erklæring skal på forlangende kunne fremvises til myndighedspersoner eksempelvis ved havnestatskontrol. Senest 1. juli 2008 skal skibene kunne fremvise et gyldigt ISPS certifikat. Såfremt en terminal ikke vil indgå i en sikringserklæring, skal skibene udfærdige en erklæring alligevel og skal kunne fremvise denne for myndighederne på forlangende. Erklæring "TO WHOM IT MAY CONCERN" hvori Søfartsstyrelsen har bekræftet, at skibet er fritaget for at opfylde ISPS kodens krav, er hermed ikke længere gyldige og skal returneres til Søfartsstyrelsen. Der kan for disse skibe udstedes et dokument, der bekræfter, at skibet er omfattet af denne midlertidige implementeringsordning såfremt, rederiet anmoder Søfartsstyrelsen herom.

Følgende skema viser formatet til en sikringserklæring (DOS) som gengivet i ISPS Koden – <http://www.sofartsstyrelsen.dk/graphics/Synkron-Library/Sofartsstyrelsen/Blanketter/maritimsikringmindrelastskibe.pdf>

2nd Maritime Security Status Conference

Danske Havne deltog i den 2. internationale konference på sikringsområdet den 12. oktober på Hotel Hilton. Til stede var alle relevante aktører og myndigheder indenfor havne- og terror-sikring fra Danmark og resten af Verden. Mest markant på konferencen var Viceadmiral Harvey Johnson fra US Coast Guard, som fortalte om USA's politik på sikringsområdet og hvilke områder, som der er kommet særligt fokus på efter 11. september, samt bombningerne på London og Madrids infrastruktur. Det fremgik klart, at USA's sikkerhedspolitik har afgørende betydning for EU's lovgivning og de enkelte nationalstaters terrorsikring.

Den overordnede konklusion fra konferencen er, at fokus i særlig grad vil være på færgetrafikken på det maritime område i fremtiden. Særligt krydstogtskibe og ro-ro færger, hvor der også foregår anden trafik med biler og gods, og hvor personsårbarheden er særlig høj, vil fordrø modforanstaltninger af en eller anden karakter alt afhængig af efterretninger om potentielle trusler. Risikoen for, at danske havne og havne-relaterede områder i denne sammenhæng udgør et muligt mål for en terrorhandling, anses af nationale såvel som internationale myndigheder at være meget lille.

Workshop om forurenede sediment

Lad sedimentet blive i havet. Det var en af konklusionerne fra en workshop om forurenede sediment i Bremen den 13. - 14. oktober, hvor en lang række forskere fremlagde deres resultater.

Danske havne er med den nye klapvejledning blevet underlagt meget skrappe vilkår for klappning. Grænseværdierne for indholdet af miljøfremmede stoffer i sediment, der må klappes, ligger meget under de øvrige europæiske landes grænseværdier. Derfor er det naturligvis også interessant, at der til stadighed søges yderligere viden om, hvad der rent faktisk sker, når materialet klappes.

En række forskningsinstitutioner har under EU's femte rammeprogram fået bevilling til projektet

”Transport, Reactions and Dynamics of Heavy Metals in Contaminated Marine Sediments”.

Målet er gennem videnskabelige resultater at nå frem til standarder for håndtering af sediment, sådan at EU kan give nogle anbefalinger for en fremtidig strategi for håndtering af sediment.



Kilde: ADP A/S

De foreløbige resultater blev præsenteret i Bremen. Der er tale om en række laboratorieforsøg i lille skala, hvor formålet har været at efterligne de naturlige forhold for at se, hvordan miljøfremmede stoffer opfører sig i sediment påvirket af strømforhold, fauna etc.

Projektets mål er, at der udarbejdes et modelværktøj til brug for en mere holistisk tilgang til styring i de kystnære zoner, sådan at der i bred forstand kan nås en balance mellem industrien, herunder også havnene, og de øvrige værdier, der i bred forstand findes i de kystnære zoner.

Det fremgik af indlæggene på workshoppen, at sediment bør betragtes som en ressource og ikke som et problem. Hvis det ikke er hensigtsmæssigt at benytte det på land, bør sedimentet omplaceres på havbunden i lighed med praksis i en række havne. Dermed vil der, hjulpet på vej af vandbevægelser, ske en nedbrydning af en række problematiske stoffer samtidig med, at materialet forbliver i sit element.

For yderligere information <http://www.mpi-bremen.de/TREAD.html>

Havnekonference 2005

Havnekonferencen mandag den 28. november og tirsdag den 29. november vil på begge dage komme til at handle sig om de væsentligste problemstillinger danske havne står overfor i dag og i fremtiden. På konferencen vil alle relevante aktører både inden for transportbranchen, fra virksomhederne, fra havnene og fra både regering og Folketing være til stede.

Deltagerne kan vælge mellem seks workshops, hvor der også bliver god tid til debat

Konferencen er en enestående chance for at tale havneudvikling og dele erfaringer med samarbejdspartnere og transportkøbere, hvorfor der her skal opfordres om at **tilmelde sig hurtigst muligt, og senest den 16. november**. Program med oplægsholdere kan ses på vores hjemmeside: www.danske-havne.dk



Kilde: Royal Arctic Line

Flere EU-midler til fiskerihavne

På Overvågningsudvalgets (FIUF) møde den 14. oktober blev det besluttet, at øge midlerne til den pulje fiskerihavne er med i. Desuden vil Direktoratet for Fødevarerhverv forsøge at ændre de regler, som støtte søges efter, så projekter kan behandles, når de indsendes.

Det betyder at indsendte projekter, der ellers først ville blive behandlet efter 1. marts 2006, nu kan behandles.

Da FIUF støtteordningen risikerer at skulle betale et relativt stort beløb tilbage til EU i uforbrugte midler, er der interesse for at få yderligere projekter ind til behandling. Derfor opfordres alle fiskerihavne til at fremskynde indsendelse af støtteansøgninger, der selvfølgelig skal opfylde støtteordningens formål. Støtten fra EU er 50 %.

Det vil være væsentligt for tilsagn om støtte, at projektet beskrives i forhold til havnens masterplan, udviklingsstrategi eller hvad man nu har af overordnet udviklingsplan for havnen.

Støttereglerne kan ses på <http://147.29.40.90/DELFIN/HTML/B2002/0111405.htm> samt <http://147.29.40.90/DELFIN/HTML/B2002/0111305.htm>

Danske Havnes sekretariat hører meget gerne om indsendte projekter - tec@kl.dk

Vidste du at

.. omsætningen af containere i danske havne er steget med 25% i 2. kvartal i år i forhold til 2. kvartal sidste år? Det svarer til, at der transporteres 34.000 flere TEU enheder. Væksten er størst for importen med 29% og "kun" 21% på eksporten. Det er i øvrigt bemærkelsesværdigt, at der foregår en betydelig transport af tomme containere - ca. 20-25% af samtlige containere.

EU - Nyt

Havneservicedirektivet kastes i disse dage frem og tilbage mellem de politiske grupper i Europa-parlamentet. Det står klart, at reglerne om selvhåndtering bliver taget ud. Det viser sig også meget svært at gøre noget ved konkurrenceforholdene i den enkelte havn. Derimod er der begyndende vilje til at give direktivet et indhold, så det kan sikre mere lige og fair konkurrence mellem havne.

Europa-parlamentet skal stemme om forslaget den 22. november.

Kommissionens arbejde med at revidere den europæiske strategi for godstransport skrider planmæssigt frem, og et udkast til rapport (Hvidbog) kan ventes i foråret 2006. Hvidbogen vil lægge stor vægt på intermodalitet og aflastning af veje med mere søtransport.



Kilde: Aabenraa Havn

ESPO

Danske Havnes europæiske organisation, ESPO, holder generalforsamling den 22. november i Bruxelles. Havneservicedirektivet bliver et centralt emne, men også Natura 2000, Vandrammedirektivet og håndtering af sediment skal diskuteres.

Efter generalforsamlingen er arrangeret en launiation, det vil sige et frokostarrangement med indbudte gæster fra EU systemet og fra hver af ESPO's medlemslande. Danske Havne har inviteret 10 gæster fra ministerier, organisationer og Europa-parlamentet. Hovedtaler er Kommissær for Transport Jacques Barrot.

Samme dag går ESPO's nye hjemmeside i luften. Indholdet er kun delvist kendt, men man skal forvente et godt overblik over EU systemet og forberedelse og behandling af direktiver. Adressen er stadig: www.espo.be.

Møder og konferencer i november-december

- 1. november: Arbejdsgruppe om sedimenthåndtering, Miljøstyrelsen, København
- 2. november: Fiskerihavnsudvalget, København
- 2. november: Workshop om fiskerihavnes konkurrencebetingelser, København
- 4. november: Sekretariatet holder planlægnings- og arbejdsprogramdag
- 7. november: Nye regler for terrorsikring, Transportministeriet, København
- 8. november: Sekretariatsudvalget, København
- 14. november: Fiskerierhvervets Kontakt forum, København
- 21. november: ESPO, Executive Committee, Bruxelles
- 21. november: ESPO, Bestyrelsesmøde og møde i dansk delegation til ESPO General Assembly
- 22. november: ESPO General Assembly, og efterfølgende launiation med inviterede gæster, Bruxelles
- 28. og 29. nov.: Havne- og Transportkonference, Odense
- 29. november: Danske Havnes bestyrelsesmøde, Odense
- 1. december: Erfagruppe 2 om terrorsikring, Randers
- 5. december: Kursus- og Konferenceudvalget, Århus
- 6. december: Isbrydningsrådet, Frederikshavn
- 19. december: ESPO, Executive Committee, Bruxelles