



Leder: Ministerens godsrederegørelse

Havneloven skal til eftersyn. Loven er fra år 2000, men er allerede nu forældet i forhold til behovet for forretningsmæssig udvikling. Derfor ønsker transportminister Lars Barfoed (K) en ”Analyse af incitamenter og barrierer i forbindelse med omdannelsen af kommunale havne (selvstyrehavne) til aktieselskaber”. Analysen skal gennemføres i 2010. Det fremgår af den redegørelse for Fremtidens Godstransport som Transportministeriet offentliggjorde for nylig. Danske Havne ser gerne, at ministerens analyse af Havneloven også vil belyse, hvordan havne kan indgå på forretningsmæssige vilkår i flere aktiviteter inden for udvikling af infrastruktur og transport, som f.eks. landtransportcentre og jernbaneterminaler.

Danske Havne har også ønsker til forskning og udvikling i transport. Indsatsen bør i højere grad fokusere på udvikling af systemer, der kan give hurtig, sikker og miljørigtig kombination af lastbil, bane og skib. En mere målrettet indsats skal også sikre, at Danmark ikke bare bliver transitland for varer. Virksomheder på havnene skal i højere grad have opgaver med at forarbejde, ompakke og videresende varerne. Det kræver, at man ser de mange transportkæder i helhed, og ikke mindst kræver det omstilling og uddannelse af dem, der organiserer transport og dem, der køber transport.

Færre og mere enkle regler er også højt prioriteret af Lars Barfoed, og behovet er stort. Danske Havne har peget på mange forældede regler og krav. Det arbejdes der nu meget seriøst med i Transportministeriet.

De data, der indberettes, bør også i højere grad vise den samfundsøkonomiske gevinst. I dag måles alt i tons, men f.eks. vindmøller vejer relativt lidt i forhold til den samfundsmæssige betydning.

Danske Havne er samlet set tilfredse med ministerens redegørelse. Vi ser frem til at de mange initiativer udmøntes i praksis.

Uffe Steiner Jensen
Formand for Danske Havne

Havne i godsrederegørelsen

Den 14. april 2009 offentliggjorde regeringen sin godsrederegørelse. Den centrale placering, som havne fik i transportforliget fra januar 2009 fastholdes og udbygges.

- Investeringer i nye vej- og baneforbindelser samt adgang for modulvogntog til havne vil blive gennemført i perioden 2009-2014.
- Der skal ske en løbende regelforenklings på havneområdet, hvilket især foregår via Transportministeriets arbejdsgruppe, hvor Danske Havne deltager.
- Der skal foretages en analyse af den erhvervsmæssige arealanvendelse på danske havne. Dette skal kobles sammen med en analyse af det forventede nationale behov for havnearealer. Analyserne foretages i 2009.
- Der skal foretages en analyse af incitamenter og barrierer for havnes overgang til kommunale aktieselskaber. Denne skal foretages i 2010.

Dertil kommer en lang række initiativer inden for logistik, vejtransport, banetransport, luftfart, trafikssikkerhed, forskning, innovation og uddannelse.

Søfart hører hjemme under et andet ministerium (Søfartsstyrelsen under Erhvervs- og Økonomiministeriet) og har sin egen handlingsplan (Danmark som Europas Første Søfartsnation). Derfor er der ikke initiativer for søfart i godsredegørelsen ud over på havneområdet. Alligevel er havne og søfart en væsentlig del af det samlede billede og den samlede politik inden for gods-transport.

Læs godsredegørelsen og tilhørende bilag på <http://www.trm.dk/sw239892.asp>

Oversigten over godspolitiske initiativer er særligt anvendelig til at skabe et overblik.

EU: Havne bør prioriteres

EU-Parlamentet har for nylig vedtaget en udtalelse om fremtidens europæiske transportnetværk (TEN-T). Parlamentet mener bl.a., at havne og søveje bør have større prioritet i europæisk transportpolitik og infrastruktur. Denne holdning kommer forhåbentlig til at afspejle sig, når den europæiske transportpolitik skal revideres til næste år, og når der skal forhandles ny plan for den europæiske infrastruktur (TEN-T-program).

I sin udtalelse opfordrer Parlamentet desuden Kommissionen og medlemsstaterne til at sikre, at EU-regler på miljøområdet ikke misbruges til at blokere gennemførelsen af infrastrukturprojekter med TEN-T-status. Denne udtalelse er kommet med efter pres fra den liberale gruppe, som har været i tæt samarbejde med Danske Havne og ESPO. Det er håbet, at Parlamentets klare melding vil hjælpe til en mere smidig gennemførelse af infrastrukturprojekter.

Øriget Danmark

Det er ikke blot broer og veje der holder Danmark sammen. Færgetrafik på tværs af landet og til øerne er en forudsætning for mobiliteten flere steder. Det kom klart frem, da Folketingets Økontaktudvalg og Sammenslutningen af Dan-

ske Småøer i starten af april holdt en offentlig høring om fremtiden for småøerne.

Livslinjen for livet på småøerne er færgedriften. Derfor var fokus naturligt nok på, hvordan det sikres, at øboer og turister kan komme frem og tilbage. Både for rimelige penge og med god frekvens. Der var flere forslag til, hvordan samfundet kan hjælpe til. Et er tilskuddene til færgefarten. Der er ydet 60 millioner til nye færger – en bevilling på yderligere 200 millioner kroner er på vej. Der blev luftet ønsker om yderligere driftstilskud. Fra fergeselskaber var der ønske om en revurdering af uddannelseskraft til personale på færgerne, der har store rekrutteringsproblemer.

Der blev ikke givet yderligere tilsagn om støtte på høringen, men de mange fremmødte med velfærdsministeren og en række folketingspolitikere i spidsen fik et indtryk af de mange udfordringer på de 27 mindre øer.



Kilde: Esbjerg Havn

Slaget om havnen

”Slaget om havnen” er titlen på en dokumentarserie, der bliver vist på DR2. Havne- og søfarts-kultur er en væsentlig del af den fælles danske kulturarv. Udgangspunktet for projektet var de hensygnende havne. Havne der bliver omdannet til boligformål og liberale erhverv. Men det er ikke hele historien.

Havnen er nemlig de fleste steder selve udgangspunktet for købstadens eksistens. Havet er ikke

en forhindring – det er vejen til verden, og den begynder i en havn. Documentary.dk stiller spørgsmålet: Hvem har retten til at definere en havns liv og udseende i 2009? Og hvad nu hvis skibstrafikken bliver ved med at stige?

De 3 programmer bliver vist i løbet af maj.

I kan se med den 11. maj, hvor temaet er ”Stilleleg på kajen”. Hvor blev det sjove havneliv af, da boligerne rykkede ind? Den 18. maj er temaet ”Hvor skal skibet lægge til?”. Skibene skal fortsat kunne komme til kaj. Skibstrafikken skal have rum og plads, hvis der ikke skal flere lastbiler på vejene. Sidste afsnit kommer den 25. maj og har fået titlen ”Drikker bolværksmatroser café latte?” Det fortælles, hvad havnene er groet af, og hvad dens fortælling bliver i fremtiden.

www.slagetomhavnen.dk går i luften den 11. maj. Den 21. juni åbner Øhavsmuseerne en ny udstilling med samme tema på Kulturhistorisk Museum i Faaborg.



Workshop om fiskerihavne

”Fortæl os om jeres problemer, så skal vi se, hvad vi kan gøre for at imødekomme jeres ønsker”. Det var budskabet fra de inviterede folketingsmedlemmer på Danske Havnes workshop den 23.-24. april i Hvide Sande.

Fiskeriordførere fra Venstre, Jens Kirk, og Ib Poulsen fra Dansk Folkeparti, var inviteret til en

debat om fiskerihavnernes nytte af EU-støttemidlerne. Derudover blev de præsenteret for fælles mål og temaer til en fælles indsats fiskerihavnene imellem.

På workshoppen var der indslag om nye projekter til forbedring af kvaliteten i fiskerikæden. Jørgen Dalskov, DTU Aqua, fremlagde et projekt om en ny frivillig videoovervågning af fiskerifartøjer. Et projekt, hvor målet er fiskeriindsats i stedet for kvoter, og hvor havnenes rolle kan være opsamlingsenhed af data. Derudover deltog Jørgen Albøge fra Lyngsøe System. Han fremlagde et nyt projekt for bedre sporbarhed i fiskeriet.



Kilde: Korsør Havn

Ny uddannelsesbekendtgørelse på vej

Administrationen af havnens spulefelter falder ind under reglerne for lossepladser. Det er at skyde over målet, at sediment på kystnære depoter skal lægges på depoter indrettet som kontrolrede lossepladser. Ad åre er der heldigvis opnået en vis forståelse for sedimentets særlige karakter. Den helt nye deponeringsbekendtgørelse lægger derfor op til, at sedimentdepoter kan behandles under særlige lempede vilkår. Så langt, så godt.

Havnens ansatte bliver imidlertid også omfattet af uddannelsesbekendtgørelsen for personale på lossepladser. Det er uforståeligt. Der er ingen aktivitet på et spulefelt, bortset fra den periode, hvor entreprenøren lægger materialet ind. Der er kun en, nemlig havnen selv, der kommer med materialet. Der er kun en type materiale nemlig

sediment, der på forhånd er analyseret. Det kan ikke flyve væk, det kan ikke brænde, det kan bare ligge og tørre ud.

Danske Havne finder det derfor meningsløst, at havnens ansatte skal på et særligt 6-8 dages kursus for at lære at håndtere affald på en losseplads. Eller som minimum være i stand til at bestå eksamen/prøve. Selvfølgelig skal medarbejderne have den fornødne uddannelse tilpasset deres opgaver. Derfor har vi også tilbudt at medvirke i udarbejdelsen og gennemførelsen af et kursus. Men indtil videre lægges der i udkast til bekendtgørelse op til, at ansatte med ansvar eller opgaver på et depot skal have den ensrettede uddannelse. Det bør laves om.

Se Danske Havnes høringssvar [her](#).

Katodisk beskyttelse forurener ikke

Havnekajer lever et liv i et hårdt miljø. Det spunsjern, som udgør kajen under vandet, er særligt udsat. For at jernet ikke skal ruste og smuldre, sendes der en svag strøm gennem det. Dette kaldes katodisk beskyttelse. Men man har ikke vidst om denne form for beskyttelse udgjorde et miljøproblem. Nu har en ny europæisk undersøgelse, Efforts, imidlertid dokumenteret, at katodisk beskyttelse IKKE udgør et miljøproblem. Det må jo siges at være gode nyheder. Den konkrete dokumentation fra Efforts kan rekvireres hos Danske Havnes sekretariat.

Råstofloven

Lov om Råstofudvinding er til behandling. EU-Kommissionen kræver lige ret for alle europæiske firmaer, der ønsker at udvinde sand og sten fra havbunden. Det skal lovændringerne sikre. Danske Havne er især optaget af at få udlagt tilstrækkeligt med områder, hvor der kan hentes grus og ral til opfyldning i de mange nye havneprojekter. For flere havne er ral og byggematerialer desuden blevet en meget stor forretning. Grusgravning på land indskrænkes i stigende grad og erstattes af materialer, som suges op fra havbunden.

Køre- hviletid – Færgeregulering

Lastbilchauffører skal holde hvil med jævne mellemrum. Det er et krav, som er fastsat ved

EU-lov. Hvil kan også foregå ombord på færger. Faktisk kan et hvil på en færge kombineres med et hvil i en havn. Men der har været nogen usikkerhed omkring reglerne.

Derfor har DTL og Mols-Linien præciseret, hvordan færgereglen kan benyttes til daglig hviletid - eksempelvis hvis chaufføren benytter overfarten mellem Kalundborg og Århus.

Færgereglen siger, at en regulær daglig hviletid må afbrydes to gange i forbindelse med ombord- eller frakørsel. Afbrydelserne må højst vare en time sammenlagt, og der skal være adgang til en køje eller en liggeplads på færgen.

Eksempler på anvendelse af færgereglen kan læses [her](#).



Kilde: Grenaa Havn

Havets hus på Grenaa Havn

Danmark får et nyt maritimt forsknings- og oplevelsescenter ved navn Havets Hus. Det skal bygges ved siden af Kattgatcentret på Grenaa Havn. Tanken med Havets Hus er at forene forskning, formidling, turisme og erhverv – alt sammen med fokus på havet og dets ressourcer. Områder som energi, miljø, fiskeri m.m. vil blive udviklet og præsenteret på nye spændende måder. Havets Hus ventes at stå klar i 2012.

Kilde: iFront

Hempel vinder Ingeniørens Produktpris 2009

Hempel har udviklet en ny skibsmaling Hempasil X3. Det er en silikonebaseret maling, som bliver

meget glat, når den kommer i kontakt med vand. Det hæmmer alger, rurer og andre havdyr, som normalt sætter sig fast på skroget. Til forskel for de traditionelle malinger er Hempasil X3 fri for kobber og biocider, så malingen er skånsom mod havmiljøet. Samtidig er overfladen så glat, at der opnås en brændstofbesparelse på ca. 8 procent, hvilket bidrager til at stille den klimavenlige skibsfart endnu bedre i konkurrencen både på miljø og omkostninger.

Danske Havne ønsker Hempel til lykke med prisen. Det er overordentlig vigtigt, at der udvikles nye og forbedrede skibsmalinger, sådan at udledningerne til havmiljøet mindskes mest muligt.

Læs mere på Ingeniørens [weBSITE](#)



Kilde: Jan Kofod Winther - Hirtshals Havn

De største danske fiskerihavne trækker det store læs fisk

Nye tal viser øget koncentration af landinger af fisk i de store fiskerihavne.

Når der fanges fisk i farvandene omkring Danmark landes de i højere grad i de store fiskerihavne. Det viser nye tal fra Fiskeridirektoratet. Hele 3/4 af mængden og 2/3 af værdien af de samlede landinger af fisk i Danmark i 2008 skete i fiskerihavnene i Skagen, Thyborøn, Hanstholm og Hirtshals.

Danske Havne mener, at det er første gang, så markante tal er set. Tallene viser de klare fordele der er ved at være en stor fiskerihavn. Ligesom det viser, at de små fiskerihavne har sværere ved at følge med i disse år.

Et aktuelt problem er opstået efter forliget om fordelingen af midlerne fra Den Europæiske Fiskerifond i finanslov 2009. Her blev investeringsstøtten skåret kraftigt, hvilket har ramt alle fiskerihavne – og særligt de private fiskerihavne. Danske Havne mener dette bør laves om.

Investeringer er nødvendige, fordi nutidens store fiskerbåde giver større krav til vanddybde og faciliteter på havnen.

I de senere år er der sket en reduktion i landingerne på danske fiskerihavne, men den samlede værdi har holdt sig på et stabilt niveau. Det skyldes, at kvaliteten af fisken er blevet bedre, så der er sket væsentlige stigninger i priserne.

Havnens dag, 18. maj

Danske Havne markerer Europas Maritime Dag ved at starte en ny tradition: Havnens Dag. Tanken er, at Havnens Dag skal være en årligt tilbagevendende begivenhed, der sætter fokus på et eller flere aktuelle temaer inden for havnesektoren. Desuden vil vi oplyse om havnenes mange initiativer og hvordan havne bidrager til samfundets udvikling.

I år handler Havnens Dag om, hvordan havne reducerer energiforbruget og fremmer klimavenlig transport og energiproduktion.

Havnens Dag 2009 finder sted den 18. maj på Odense Havn og er særligt tilrettelagt for journalister.

ESPO indstifter en pris

Havnene udvider og udvikles. Det er godt for virksomheder og transport. Men for almindelige borgere er havneområderne mange steder enten forsvundet ud af syne eller blevet genstand for negative opfattelser. Det er noget, havne bør være opmærksom på og aktivt søge at ændre.

Den europæiske havneorganisation, ESPO, men-

er, at den enkelte havns fysiske og økonomiske udvikling kun kan sikres, hvis der er opbakning og støtte fra den by og det lokalsamfund, der omgiver havnen. For at sætte fokus på forholdet mellem havnen og lokalsamfundet har ESPO indstiftet en pris, der vil blive uddelt årligt.

Prisen vil blive givet til en havn, der aktivt søger at udvikle forholdet til sin by for at skabe synergier, forbedrer kvaliteten og tilgængeligheden af havneområder, og arbejder aktivt for at havnen ses som et godt sted at arbejde, bo og besøge.

Havne kan ansøge om ESPOs pris, der vil blive uddelt til efteråret. Ansøgninger skal være ESPO i hænde senest 15. juni 2009. En ekstern jury vil forestå vurderingerne.

Læs mere på www.espo.be

Møder og konferencer maj-august 2009

- 5. maj: DI Havneseminar, Nyborg
- 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: Havnens Dag, Odense
- 20. maj: Europæisk Maritim Dag
- 25.-29. maj: 26th IAPH World Ports Conference, Genova, Italien
- 25. maj: DI Transports generalforsamling og årsdag, København
- 26. maj: Møde i Danske Havnes Administrationsudvalg, Aalborg
- 27. maj: 13. Maritime Symposium, "Port Authority: For Sale?", Gent
- 29. maj: Årsmøde i Vestlige Limfjordshavne, Løgstør
- 2.-3. juni: Finlands Havneforbunds 28. Havneforbundsmøde, Björneborg
- 4.-5. juni: 15th Workshop on Dredging and Surveying, Portugal
- 9.-12. juni: Nor-shipping konference og messe, Oslo
- 10. juni: Sekretariatsudvalgsmøde, København
- 16.-18. juni: Terminal Operations Conference & Expo, Bremen
- 18. juni: Møde i Isbrydningsrådet

- 18. juni: Bestyrelsesmøde, København
- 23. juni: ESPO Executive Committee, Bruxelles
- 25. juni: Møde i Vestkysthavnegruppen, Aalborg
- 24.-26. juni: International Association of Maritime Economists Conference, København
- 30. juni-1. juli: 2nd European Shortsea Congress, London
- 24.-25. august: Trafikdage på Aalborg Universitet