

Edvard Thomsens Vej 14
2300 København S
Telefon +45 4178 0101
Fax 7262 6790
heto@tbst.dk
www.trafikstyrelsen.dk

Referat
Dato 7. februar 2018

Referat fra møde i Branchepanelet for Havne den 22. januar 2018

Deltagere:

- Jakob Svane, Danske Havnevirksomheder (jasv@di.dk)
- Jesper Sebbelin, Danmarks Skibsmæglerforening (js@shipbrokers.dk)
- Kasper Ullum, Danske Havne (ku@danskehavne.dk)
- Michael Prehn, Danske Maritime (mip@danskemaritime.dk)
- Jakob Ullegård, Danske Rederier (jul@danishshipping.dk)
- Rasmus With, Søfartsstyrelsen (raw@dm.dk)
- Lise Aen Kobberholm, Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen (lak@tbst.dk)
- Lars Korsholm, Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen (lkor@tbst.dk)
- Kristina Samsøe Mosbæk, Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen (kmo@tbst.dk)
- Henrik Tornblad, Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen (heto@tbst.dk)

Afbud:

- Bjørn B. Christiansen, Danske Havne (bbc@danskehavne.dk)
- Erik Østergaard, Dansk Transport og Logistik (eo@dtl.dk)
- Johnny Dalgaard, Sikkerhedsbranchen (jd@securityconsulting.dk)
- Jesper Højte Stenbæk, Dansk Erhverv (jhs@danskerhverv.dk)
- John Roy Vesterholm, Dansk Erhverv (jrv@dtl.eu)
- Esben Tranholm Nielsen, Landbrug og Fødevarer (etn@lf.dk)
- Jenny N. Braat, Danske Maritime (jnb@danskemaritime.dk)
- Klaus G. Andersen, Fredericia Shipping (kga@fredericia-ashipping.dk)
- Michael Svane, DI Transport (misv@di.dk)
- Ove Holm, Dansk Transport og Logistik, (oho@dtl.eu)
- Rikke Wetter Olufsen, Søfartsstyrelsen (rwo@dma.dk)

Dagsorden

1. Velkomst v/ vicedirektør Lise Aaen Kobberholm
2. Bordrunde v/alle mødedeltagere
3. Nyt om maritim sikring
4. Status og afrunding af arbejdet med "meld en sær regel"
5. Status på havplanlægningsområdet
6. Eventuelt

Ad 1: Velkomst v/ vicedirektør Lise Aaen Kobberholm

Lise Aaen Kobberholm bød velkommen til mødet. Da der var en række nye deltagere til mødet præsenterede de tilstedeværende sig ved navn og baggrund.

Ad 2: Bordrunde v/alle mødedeltagere

Jesper Sebbelin orienterede om, at der er en række aktuelle og mere generelle sager, som optager foreningen. Dette drejer sig om den igangværende evaluering af havneloven, havplanen, og i særlig grad det forestående servicetjek af lodsloven.

Derudover har man fortsat fokus på erhvervsuddannelsesområdet, herunder optagelseskriterier, samt reglerne for besætningsskifte, hvor der inden for Schengenområdet synes at være forskellige måder at implementere reglerne på, idet man fx i Danmark fra Rigspolitiets side, synes at have en relativ stram praksis på området sammenlignet med andre lande.

Endelig omtaltes et forestående projekt om digitalisering, som de gerne vil arbejde med, herunder spørgsmålet om notificeringsregler, og sammenhængen med det nationale single window.

Jakob Svane gjorde opmærksom på, at de stigende aktiviteter i havnene betyder, at man nu for første gang i en række år oplever mangel på arbejdskraft inden for terminal- og havneområdet (havnearbejdere). Herudover har DI fokus på omfanget af investeringer i havnene sammenholdt med godsmængderne: DI har en fornemmelse af, at der overinvesteres i danske havne. Endvidere er DI optaget af den igangværende evaluering af havneloven. Et af de områder, der er brug for at fokusere på i den forbindelse, er problemer med overholdelse af den nuværende havnelov.

I forbindelse med vedtagelsen af den nye planlov fik man i samarbejde med Danske Havne med i loven, at havnearealer er sikret erhvervsmæssig prioritet. I forlængelse af dette kan muligheden for at udarbejde en revideret udgave af den såkaldte "Havneaftale" overvejes. En aftale lavet mellem Transport- og Miljøministeriet tilbage i 2015, og som udløber ved udgangen af 2017. Aftalen udstikker en

ramme for de statslige interesser ved den kommunale planlægning af arealer i og ved havnene. DI har i denne forbindelse henvendt sig til Erhvervsministeriet, som umiddelbart vurderer, at de aspekter, der tidligere var håndteret i havneaftalen, nu håndteres direkte i den reviderede planlov. Jakob Svane opfordrede til, at Branchepanelet ser nærmere på dette område ved et kommende møde.

Endelig blev medlemmerne orienteret om, at Beredskabsstyrelsen i midten af januar har afholdt en indledende workshop, som blandt andet vedrører bestemmelserne i de tekniske forskrifter vedrørende brandsikring af terminaler (TF visse)

Jakob Ullegård orienterede om, at man overvejer at vende tilbage til Trafik-, Bolig-og Byggestyrelsen mht. den afgørelse, der er truffet om Vejle Havns brug af eget fartøj til at bugsere en mudderpram fra Holland. Derudover blev det nævnt, at man ser frem til evalueringen af havneloven og det forventede efterfølgende lovrevisionsarbejde, da man ikke finder, at den nuværende havnelov fungerer optimalt.

Derudover blev Erhvervsministeriets og Søfartsstyrelsens præsentation tidligere på dagen af Vækstplanen for Det Blå Danmark omtalt i positive vendinger, i det man fandt at der var tale om en lang række gode initiativer. Endelig blev manglen på kvalificeret arbejdskraft også omtalt.

Rasmus With orienterede om, at det forestående servicetjek af lodsloven er udsat fra 2018 til 2019. Det blev oplyst, at servicetjekket vil omfatte såvel gennemsejlingsområdet som det regionale område for så vidt angår lodspligt og eventuel konkurrenceudsættelse. I forbindelse med servicetjekket vil Søfartsstyrelsen inddrage ekstern konsulentbistand.

Kasper Ullum orienterede om, at man fra Danske Havnes side er bekymret for en frisættelse af konkurrencen på lodsområdet, da det herved kan blive svært at tiltrække lodstjenester på mindre og mellemstore havne. Jesper Sebbelin supplerede med, at man fra deres side betragter lodsning som en del af forsyningspligten.

Kasper Ullum fortsatte med, at man har opfordret kommunerne, særligt på den jyske østkyst, til at nærlæse planloven i særdeleshed i forhold til støjområdet. I den forbindelse har man opfordret KL til at gennemføre en række orienteringskurser inden for området, hvilket der ikke hidtil er blevet fuldt op. Flere medlemmer supplerede med behovet for at se nærmere på, hvordan man fremadrettet kan planlægge sig ud af de potentielle konflikter, der kan være forbundet med at planlægge attraktive boligområder op ad støjende og forurenede havneaktiviteter.

Kasper Ullum fandt også, at der var behov for en revision af havneloven, så anklagerne om "offentligt opgavetyveri" kunne blive klarlagt, og der formentlig fremover vil komme færre klager. Der skal findes en balance i disse forhold. I forbindelse med DI's bekymring for udvidel-

ser i de danske havne oplyste DH, at havnene oplever en øget kapacitetsefterspørgsel i havnene, hvorfor de udvider for at tilfredsstille kundernes behov. Danske Havne har derfor svært ved at forstå DI's bekymring, da de mener, at dette kommer havnevirksomhederne til gode.

Et andet område, der optager Danske Havne (DH), er en igangværende høring om et forslag fra EU-Kommissionen til en revision af direktivet om modtagefaciliteter i havnene af affald. En revision af direktivet kan resultere i, at de enkelte havne fremover skal kunne modtage væsentligt større mængder affald, fx olieaffald. Da afgiften herfor kan variere fra havn til havn, og land til land, er der en vis frygt for, at dette kan resultere i "affaldsturisme". For blandt andet at mindske havnens beredskab på dette område, er det ønskværdigt både fra DH's og ESPO's side, at affaldshåndteringen sker "fra havn til havn" og ikke frit. På den måde forventes både kvaliteten og kvantiteten af skibenes affald at være mere gennemskuelige.

Danske Havne vil gerne sætte en undersøgelse i gang af, hvad der kunne være interessant at samarbejde med på digitaliseringsområdet, herunder hvilke data, der kan være interessante at generere og dele. Endelig blev det på sikkerhedsområdet nævnt, at man i nogle danske havne er i gang med at teste et nyt kriseberedskabssystem, som kan styres fra mobil eller tablet.

Det forestående arbejde med implementeringen af EU's Havneforordning blev nævnt. Behovet for at tage fat på en række af de mere overordnet og principielle spørgsmål blev påpeget. Henrik Tornblad nævnte i den forbindelse, at arbejdet med implementeringen af Havneforordningen i dansk lovgivning blandt andet afventer resultaterne af evalueringen af havneloven, idet de to aspekter forventes at komme til at spille sammen. Relevansen af at se nærmere på dette, også i Branchepanelsammenhæng, blev understreget af flere af medlemmerne i panelet.

Michael Prehn bemærkede, at der er behov for at sikre, at attraktive boliger i et havnenært område ikke sælges på falske præmisser.

Derudover blev vigtigheden af, at statsstøttereglerne, fx på værftsområdet, håndhæves, nævnt. Herunder supplerede andre medlemmer med, at denne håndhævelse også bør omfatte virksomhedsspecifik statsstøtte, hvor der gives offentlig støtte til et område, som primært kommer en enkelt virksomhed til gode. Dette kan fx være i forbindelse med adgangsvejene. Det blev i den forbindelse nævnt, at der er meget få notifikationer til EU-Kommissionen på dette område, hvilket kan undre. Statsstøttereglerne hører under konkurrencemyndighederne. Der synes dog at mangle et forum, hvor sådanne forhold kan tages op mere uformelt.

Henrik Tornblad orienterede om arbejdet i Havneekspertudvalget. Udvalgets arbejde var oprindeligt planlagt til at afslutte i efteråret 2017, men har trukket ud. Det næste, og 7. møde, i ekspertudvalget er planlagt til den 1/3/2018. Udvalgets arbejde med at fremsætte en

række anbefalinger er trukket ud, da området er komplekst og unikt: På den ene side ønskes der etableret en fair og lige konkurrence på havneområdet, og på den anden side vil man gerne, under hensyntagen til havnens nationale og regionale betydning, sikre deres fortsatte konkurrencedygtige eksistens.

Det forventes, at anbefalingerne fra ekspertudvalget til en vis grad vil sætte rammere for den danske udmøntning af EU havneforordningen. Afslutningen af arbejdet i ekspertudvalget afventes derfor, inden der for alvor tages hul på en vurdering af samspillet mellem de fremtidige danske forhold og reglerne i havneforordningen.

Ad 3: Nyt om maritim sikring

Kristina Samsøe Mosbæk orienterede om, at det er styrelsens oplevelse, at det generelt går godt med den maritime sikring på havnene. Der er et godt kendskab til reglerne, og der finder en god dialog sted mellem styrelsens inspektører og de sikringsansvarlige på havnene.

Som nævnt på det seneste møde i branchepanelet, er der fortsat fokus på passagertrafikken, herunder havnefaciliteter, som håndterer passagerer, såsom færger og krydstogtskibe. Dette område betragtes som særligt sårbart, hvilket også afspejles i styrelsens risikobaserede tilsynsplanlægning.

Med hensyn til Arbejdsgruppen til fremme af en konsekvensanalyse af de fælles europæiske regler om maritim sikring er status, at der før jul fandt en mailudveksling sted mellem arbejdsgruppens medlemmer om arbejdsgruppens formål. Styrelsen har fået lidt blandede tilkendegivelser ift., om man fortsat ønsker at arbejde for at fremme en konsekvensanalyse – og dermed forsøge at få genåbnet forordning nr. 725/2004 om bedre sikring af skibe og havnefaciliteter. På denne baggrund er der inviteret til et nyt møde i gruppen, som finder sted fredag den 2. februar 2018. Intentionen med mødet er at få en afklaring af det videre arbejde, og ikke mindst om man ønsker at fortsætte med arbejdsgruppen.

Endnu et fokusområde fra styrelsens side, er at følge op på, at havnene får fornyet sårbarhedsvurderinger for havnefaciliteter rettidigt (med en gyldighedsperiode på 5 år). Havnene er derfor flere gange i det forgangne år blevet opfordret til at være opmærksomme på, hvornår sårbarhedsvurderingerne udløber. Dette er sket gennem; nyhedsbreve, hyrdebrev til de sikringsansvarlige, og orienteringsbrev til den enkelte havn to måneder før, at sårbarhedsvurderingen udløber.

Processen har vist sig ganske effektiv. De fleste havne har styr på fristerne og/eller har reageret på disse påmindelser. Enkelte havne har dog ikke fulgt opfordringerne, og det har derfor været nødvendigt at slette disse havnens status som ISPS sikret havnefacilitet fra IMO's database.

Ad 4: Status og afrunding af arbejdet med "meld en sær regel"

Henrik Tornblad redegjorde for status med "meld en sær regel" arbejdet. Overordnet vurderes det, at øvelsen har resulteret i, at der er blevet gjort opmærksom på mange uhensigtsmæssigheder. Mange af henvendelserne har resulteret i ændringer og præciseringer af gældende love og regler.

I forlængelse af det sidste møde i Branchepanelet, er der særligt to områder, der er blevet arbejdet videre med: Spørgsmålet om tinglysning, pkt. 22, af både bygninger og areal, hvor Justitsministeriet (JM) har været kontaktet. JM har tilkendegivet, at de vil arbejde videre med spørgsmålet, men har grundet tidspres med andre sager endnu ikke afsluttet sagsbehandlingen. Det andet felt, har været spørgsmålet om brandsikring af oplagret materiale på havne/terminaler (pkt. 3 og 23), jf. de Tekniske forskrifter af 1990, kaldet "TF visse". Beredskabsstyrelsen har i den forbindelse oplyst, at man som forberedelse til at revidere de tekniske forskrifter vil invitere interessenter på området til en bredt anlagt workshop. Som nævnt tidligere på mødet, har denne workshop været afholdt d. 16/1/2018, hvorved dette revisionsarbejde nu er igangsat.

Medlemmerne diskuterede herefter om arbejdet med "meld en sær regel" hermed kunne betragtes som værende afsluttet. Jakob Svane fandt, at det kunne være en fordel at lade arbejdet fortsætte, da der fortsat er en række udeståender, som i princippet fortsat kræver opfølgning. Lars Korsholm spurgte til, om de udestående forhold, herunder eventuelt nye "sære regler", med fordel kunne tages op i andre fora, som fx i Erhvervsministeriets Erhvervsforum. Som svar på dette, var det vurderingen, at styrelsens måde at håndtere disse emner på, havde sikret en tæt dialog undervejs i opfølgningen.

På denne baggrund foreslog Lise Aaen Kobberholm, at selve øvelsen med at gennemføre et servicetjek fra styrelsens side, i princippet afsluttes. Samtidig blev det foreslået, at man på næste møde i Branchepanelet aftaler, hvem af panelets medlemmer der følger op på de regler, som vedrører andre ressortområder end styrelsens. Dog vil styrelsen fortsat sikre opfølgning på de regler, der vedrører den forestående revision af havneloven. Der var bred tilslutning i branchepanelet til at gå videre ad denne vej.

Ad 5: Status på havplanlægningsområdet

Lars Korsholm orienterede om arbejdet med udarbejdelsen af den kommende havplan. Den 1. juli 2016 trådte lov om maritim fysisk planlægning i kraft, der gennemfører EU-direktiv 2014/89 om maritim fysisk planlægning. Loven etablerer rammen for tilvejebringelse af den første, samlede plan ("Havplan") for de danske havarealer. Den juridiske ramme for havplanen vil være en bekendtgørelse, som forventes at træde i kraft i 2021.

Det er Søfartsstyrelsen, under Erhvervsministeriet, som er ansvarlig for arbejdet med havplanen. Hensigten med havplanen er at få en samlet plan for de danske havarealer, der bestemmer den fysiske fordeling af aktiviteter og anvendelse af det maritime rum.

I denne indledende fase af arbejdet er der dels fokus på at få afklaret de nærmere juridiske rammer for havplanen og dels fokus på at få indsamlet data om dagens forhold og situation på havet, kaldet "as-is data", samt data om ønsker og krav til den fremtidige udnyttelse af havet, også kaldet "to-be-data". Flere af branchepanelets medlemmer vil blive inviteret af Søfartsstyrelsen til at bidrage til arbejdet med havplanen. Desuagtet var der enighed om, at havplanen fremover tages op på branchepanelets møder som et fast punkt.

Ad 6: Eventuelt

Tre forhold blev taget op under punktet eventuelt:

Direktivet om Net og Informations Sikkerhed (NIS)

Lise Aaen Kopperholm orienterede om implementeringen af NIS direktivet, som sker ved både lov og efterfølgende bekendtgørelse. Formålet med NIS direktivet er at opretholde kritiske samfundsmæssige aktiviteter ved at sikre et højt sikkerhedsniveau i net- og informationssystemer hos bl.a. operatører af væsentlige transporttjenester.

Loven vil alene omfatte operatører inden for vej- bane- luft og havneområdet, der udpeges som operatører af væsentlige transporttjenester. De udpegede operatører vil skulle dokumentere at have passende foranstaltninger til at håndtere sikkerheden i deres net – og informationssystemer.

Lovforslaget lægger op til, at dette indebærer krav om akkrediteret certificering og indberetning af hændelser. Det er forventningen, at de der udpeges, vil være særdeles store operatører, der har en dominerende status på hver deres område.

Lovforslaget har været i høring, hvor en række høringssvar blev modtaget, også fra medlemmerne i branchepanelet. Det næste skridt er udarbejdelsen af en bekendtgørelse som skal træde i kraft senest november 2018.

Flere medlemmer af branchepanelet gjorde opmærksom på, at der er centrale områder, som ikke er havne, men som indgår i transportværdikæden, som det er vigtigt at sikre og beskytte, heriblandt toldsystemet, national single window, råstoffsyrning, mv.

Skriftlig henvendelse fra Johnny Dalgaard

Der blev henvist til en mail af 18. januar 2018, hvor Johnny Dalgaard fra Sikkerhedsbranchen orienterede medlemmerne af branchepanelet om, at han har fået til opdrag af beskrive implementeringen af ISPS i Danmark. I den forbindelse vil Johnny Dalgaard gerne kunne trække

på den viden og erfaring, som relevante medlemmer af branchepanelet sidder inde med.

Medlemmerne af panelet er indforstået med at blive kontaktet af Johnny Dalgaard om dette opdrag.

Næste møde i panelet

Det tilstræbes at det næste møde i panelet afholdes i slutningen af maj måned i år.

For referatet
Henrik Tornblad