



## Havnepolitisk redegørelse 2004

**Havnepolitisk redegørelse 2004**

© Danske Havne 2004

Grafisk tilrettelæggelse: Kommuneinformation A/S

Tryk: Frederiksberg Bogtrykkeri A/S

Fotos:

Fotograf Thorbjørn Hansen  
[www.negativ.nu](http://www.negativ.nu)

Danske Havne  
Weidekampsgade 10  
2300 København S

Tlf: 33 70 31 37  
Fax: 33 70 30 60  
E-mail: [bgi@kl.dk](mailto:bgi@kl.dk)  
[www.danske-havne.dk](http://www.danske-havne.dk)

ISBN 87-7848-826-5

# Indhold 2004



2	Forord
4	Vækst kræver transport
5	Udviklingen i danske havne
6	Fiskerihavnene og fremtiden
7	Koncentration i havnesektoren
8	Konkurrence mellem transportformerne
8	Vidste du, at
10	Havneloven
11	“Havne i vækst”
12	Havnens omkostningsniveau
12	Husbåde
13	FIUF-midler til fiskerihavne
13	Strukturreformen og havnene
14	Håndtering af havnesediment
16	Miljøledelse
16	Emissioner, støj og støv
17	Beskyttede områder
17	Byomdannelse
18	Det internationale miljø- og sikkerhedsarbejde
19	Forurening til søs
19	Nødhavne
20	Terror og sikring af havnefaciliteter
23	Havnen som trafikknudepunkt
23	Coastercentralen
24	Transeuropæiske netværk
24	Transport af fisk
26	Danske Havnes strategi 2010
26	Danske Havnes idegrundlag
26	Danske Havnes mission
27	Danske Havnes vision 2010
27	Strategiske mål og aktiviteter 2004-2006
29	International repræsentation
30	Danske Havnes politiske og administrative opbygning
30	Danske Havnes bestyrelse og sekretariat

## Forord

Uanset størrelse har alle havne central betydning for lokalsamfundet. Nogle har stor betydning for erhvervsliv og mobiliteten set i samfundsmæssigt perspektiv. Derfor har Danske Havne en vigtig opgave i at sikre, at der er plads til alle havne og plads til alle aktiviteter. Det betyder ikke, at alle havne skal lave det samme. Man kan derfor med rette stille spørgsmålet "Hvordan havn?"

Transportmarkedet er i rivende udvikling med skærpede krav fra både kunder og myndigheder, øget konkurrence og stigende omkostninger. Den konkurrence har danske havne taget op. Et tiltag er et tættere og formaliseret samarbejde med andre havne og samarbejdspartner. Danske havne i konkurrence virker på kommercielle vilkår som knudepunkt i transportkæden. Derfor er det vigtigt, at de erhvervspolitiske rammer, havnene opererer under, optimeres. Det er nødvendigt at sætte særligt fokus på omkostningsniveauet, ikke kun havnens eget, men også de omkostninger og opgaver, som myndighederne pålægger havnen.

EU har meldt ud, at man ønsker at fremme søfarten. Europæiske havne står over for tre store udfordringer – kravet om øget kommercialisering, behovet for en bæredygtig havnedrift og effekterne af en øget globalisering. Lappeløsninger hjælper ikke. Der er behov for, at EU fører en mere målret-

tet og konsekvent politik på transportområdet. En politik, som lever op til de ønsker, man giver udtryk for. Handling må følge ord.

Godsmængderne under ét stiger til fordel for trafikhavnene. For fiskerihavnene er udsvingene store, og fiskeriets aktuelle situation sætter sine tydelige spor i de mængder fisk, der landes. Alligevel ser vi en dynamisk udvikling i fiskerihavnene med forbedringer i havnefaciliteterne og tiltag til sikring af fiskens høje kvalitet i håndteringen, ligesom der også i flere traditionelle fiskerihavne sker en udvikling på godssiden. I både trafik- og fiskerihavne stiller det fortsatte krav til udvikling og fornyelse i havneservicen, hvis havnen skal være i stand til at fastholde og tiltrække nye arbejdsopgaver. Heldigvis ser vi en udvikling i fiskerihavnene, der frigør dem noget fra det meget skiftende fiskeri.

En af de store udfordringer i miljøpolitikken de kommende år er transportområdet. Der er en klar politisk forventning i Danmark og i EU om, at der kan opnås miljøforbedringer ved at reducere forureningen fra vejtransporten. Her har skibsfarten og havnene en opgave. Hvis det skal lykkes at overflytte mere gods til nærskibsfarten, er det nødvendigt, at skibsfarten og havnene gør deres yderste for at medvirke til en effektiv og miljømæssigt forsvarlig løsning. Der skal stilles krav til, at også havnen og





skibsfarten medvirker, hvor den kan. Men det må ske under forudsætning af, at der opnås en reel miljøgevinst for pengene.

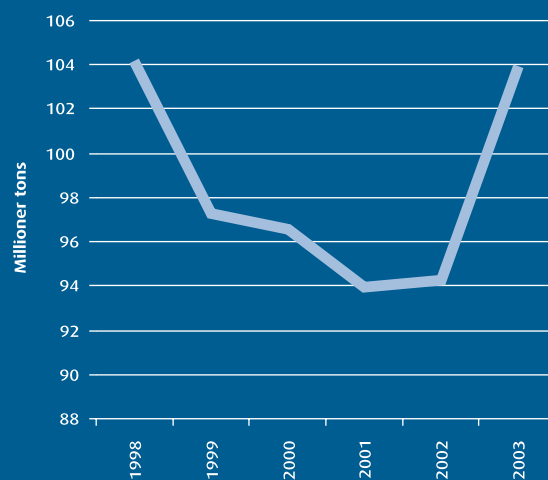
De seneste år har været præget af frygt for terror. De danske erhvervshavne er effektive og forud for blandt andet EU's liberaliseringsinitiativer på havneområdet. De er også på plads, når det gælder sikring af havne. Danske havne var flot i front ved deadline den 1. juli 2004. De havne, der havde brug for sikrede havnefaciliteter til anløb af skibe i international fart, havde godkendelsen i hus.

Danske havne skal have plads til alle. Offentligheden forventer at få adgang til havneområderne og skal i et vist omfang have det. Det er ikke blevet nemmere efter kravene om sikring. Havnenes aktive medvirken ved bekæmpelsen af international terrorisme er en dyr og vanskelig opgave og sætter havnens normale åbenhed mod kunder og borgere under stærkt pres. Offentligheden må acceptere de vilkår, det giver havnen at arbejde under. Spillereglerne skal overholdes. ■

6. oktober 2004

*Uffe Steiner Jensen*  
Formand

*Hans Berthelsen*  
Direktør



Kilde: Danmarks Statistik

## Vækst kræver transport

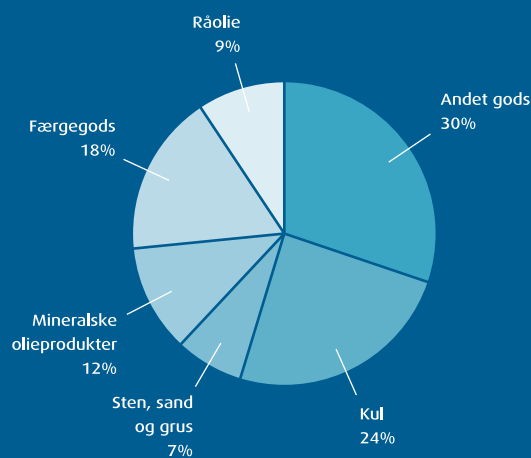
Når nøgletal og forventninger til østmarkedet dyrkes, kan meldingerne være forvirrende. Men tendensen synes at være den rigtige: mod øget vækst. Danske havne er klar til at medvirke til den udvikling, som særligt de nære områder i Baltikum og Polen står til at opleve.

Danske virksomheder interesserer sig i stigende grad for udviklingen i de øst- og centraleuropæiske lande. På transportområdet i bred forstand må der også imødeses markante ændringer. I perioden 1995 til 2002 steg nærsøfarten og vejtransporterne i EU begge med 25 procent, og der er ingen grund til at tro, at der ikke vil være en fortsat vækst i transportbehovet i EU. Ca. 10 procent af det samlede EU-regelsæt ligger inden for transportområdet, så der er opmærksomhed om transportsektoren og forståelse af, at sektoren er afgørende for den fortsatte udvikling af EU-samarbejdet. Det vil også få betydning for de 10 nye medlemslande i EU, der blev optaget den 1. maj 2004. Danske havne ser frem til et udbygget samarbejde med havne og rederier i de nye medlemslande.

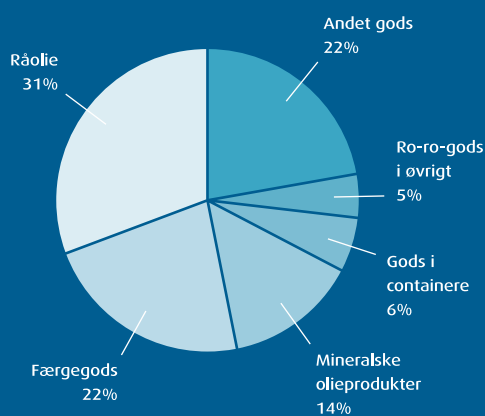
Omsætningen af gods fra Rusland og Baltikum i danske havne har været stigende gennem de senere

år, men der er tale om et meget lavt udgangspunkt. Mens omsætningen i gods til og fra Norge og Sverige i 2003 udgjorde ca. en fjerdedel af den samlede udenlandske godsmængde i danske havne, udgør godset fra Rusland og Baltikum kun knap fire procent tilsammen. Det vil derfor gå langsomt, før der kommer en meget mærkbar virkning. ■





Kilde: Danmarks Statistik



Kilde: Danmarks Statistik

## Udviklingen i danske havne

Indvielsen af de faste forbindelser over først Storebælt og siden Øresund ændrede som ventet med et slag vilkårene for ikke mindst passagertrafikken i de berørte havne. Hertil kom, at færgegodsset forsvandt, hvilket fjernede forretningsgrundlaget for nogle af de berørte havne. Etableringen af Storebælt-forbindelsen medførte også, at en række transportvirksomheder rykkede mere mod syd, så nye rutemønstre blev etableret. Nogle har måtte tage konsekvensen heraf, mens andre har udviklet nye forretningsformer og -områder.

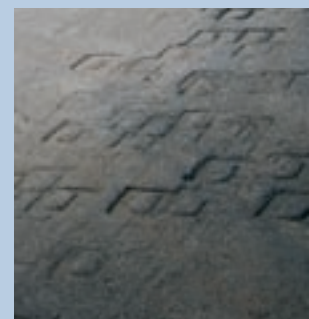
Set under et har danske havne formået at styrke deres position og få en andel af den stigende efterspørgsel på transport. Den samlede godsomsætning over danske havne er igen i vækst. Den samlede godsomsætning steg fra 2002 til 2003 med 10 procent, godt trukket op af en stigende kulimport.

Færgetrafikken er fortsat en vigtig del af den danske infrastruktur og med til at sikre mobiliteten både nationalt og internationalt. Danske havne havde i 2002 og 2003 ca. 550.000 anløb af skibe for ud- eller indskibning af gods eller passagerer. 95 procent af anløbene i 2003 var færger og passagerskibe, der havde 10,4 million indenlandske passage-

rer, mens næsten 28 millioner gik om bord eller fra borde på en af de udenlandske forbindelser.

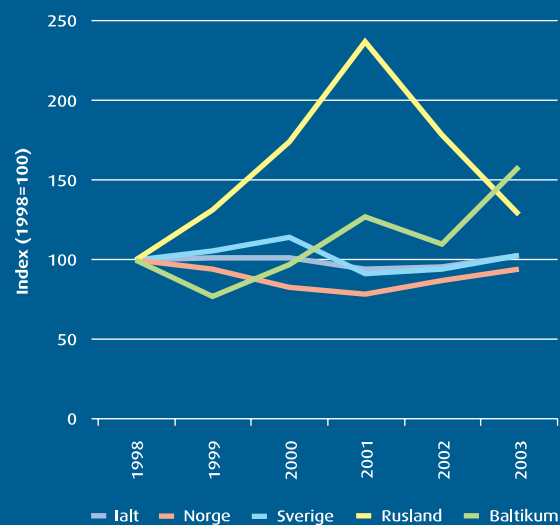
På få år er der sket et skift i markedssituationen, så en stadig større del af godset transporteres i containere. Det smitter naturligvis også på danske havne, der håndterer stadig flere containere. Containermarkedet er især trukket af transportbehovet fra USA og Fjernøsten, men også i andre markeder end de traditionelle anvendes containerne. I takt med den fortsatte og stigende efterspørgsel efter billige varer fra stadig mere fjernliggende markeder stiger efterspørgslen efter transport.

På grund af volumen og afstand kommer det i vid udstrækning skibsfarten og dermed havnene til gode. En af de største udfordringer for havnene i den forbindelse er at have tilstrækkeligt store arealer til håndtering af de øgede containermængder. Den geografiske beliggenhed og til- og frakørselsforholdene til havnen er en afgørende konkurrenceparameter. ■





Udvikling i godsomsætning på danske havne efter land



Kilde: Danmarks Statistik

## Fiskerihavnene og fremtiden

Kommunernes overtagelse af de tidligere statshavne indebærer, at også fiskerihavnene skal eksistere på markedsøkonomiske vilkår. Det giver både nye muligheder og udfordringer.

Såvel danske som udenlandske fiskerfartøjer lander i stadigt stigende omfang fisk i andre havne end deres basishavne. Udviklingen i fiskebestandene har været præget af fald de seneste år, og konsekvensen er, at konkurrencen mellem danske og udenlandske

fiskerihavne om landinger skærpes yderligere i de kommende år.

Fiskerihavnene arbejder derfor for at styrke deres beslutningsgrundlag for at gennemføre optimale strategier og investeringer i fremtiden. Interessen samler sig af den grund gradvist mere og mere om at identificere de fremtidige konkurrencebetingelser. Fiskerihavnene arbejder for at placere fiskerihavnene som et uomgængeligt led i den logistik, der står for fiskens transport fra fangst til spisebord.

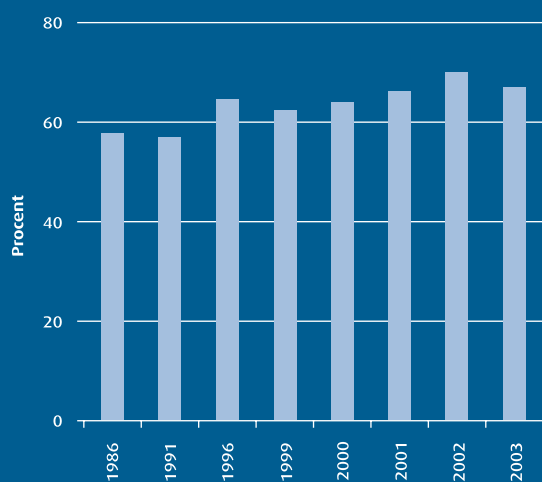
Målet er ikke mindst at søge at forbedre samarbejdet og koordinationen mellem de virksomheder, der er involveret i at transportere fisken fra "haw til maw". Forventningen er, at fiskerihavnenes bedre konkurrenceevne og stærke placering i værdikæden for fisk styrker fiskerihavnene i tider med svingninger i landinger og tiltagende konkurrence om landinger. ■

**Målet er at styrke**

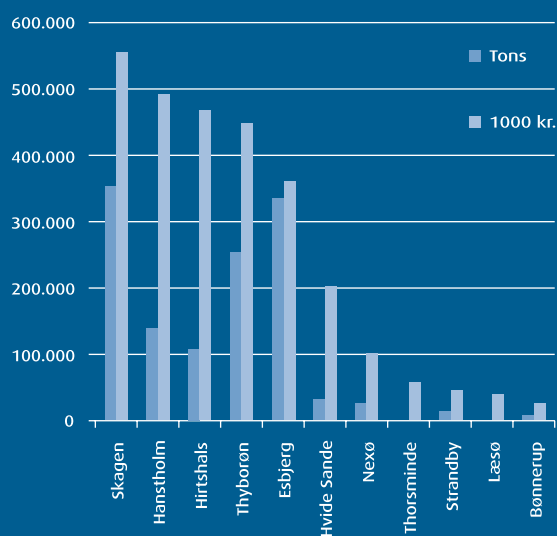
**hele transportkæden**

**for fisk fra "haw til maw"**





Kilde: Fiskeridirektoratet



Kilde: Fiskeridirektoratet

## Koncentration i havnesektoren

Der tales meget om koncentration i havnesektoren: at få og større skibe kræver færre og større havne, og at det vil koste de mindre havne livet. Men det er ikke et entydigt billede. I perioden 1998-2003 har det ligget helt stabilt, at de seks største trafikhavne løfter 50 procent af godset, mens de største 17 havne håndterer 80 procent af den samlede godsmængde.

Der sker ikke desto mindre en løbende tilpasning af havnenes fortsatte investeringer og muligheder i lyset af de reelle forretningsmuligheder. I perioden fra havnelovens ikrafttræden 1. januar 2000 har fire havne måttet erkende, at forretningsgrundlaget ikke var tilstrækkeligt til, at de kunne fortsætte som kommunal selvstyrehavn. De har derfor valgt at blive kommunalhavn med de færre forretningsmæssige muligheder, men også med øget fokus på de nye muligheder, der er for alternativ

anvendelse. Tre andre havne har taget konsekvensen og indstillet havnedriften.

I samme periode er der også kommet flere aktieselskabshavne til. Fire havne benyttede sig af muligheden for at omdanne sig til aktieselskab, så snart muligheden opstod. Pr. 15. september 2004 var syv havne organiseret som aktieselskab, og flere arbejder på en omdannelse. ■



## Konkurrence mellem transportformerne

Nationalt transporteres ca. 93 procent af de samlede godsmængder på lastbil, svarende til ca. 80 procent af transportarbejdet. Det viser, at lastbilen særligt er konkurrencedygtig på de kortere afstande. Når det gælder den danske udenrigshandel, benyttes lastbilen for 17 procent målt på mængden.

Det forventes, at vejgodstransporterne med lastbiler i Europa i gennemsnit vil vokse med 2-3 procent om året frem til 2020. Stigningen forventes at blive større i international transport end i nationale transporter. Der er især forventninger til, at vejgodstransporterne med lastbiler mellem de hidtidige EU-stater og de 10 nye medlemsstater vil stige markant i årene frem til 2020.

Også banen er en konkurrent til nærsøfarten. Når transportmåden i dansk udenrigshandel opgøres, løfter banen ca. 6 procent af den samlede mængde gods. I den nationale trafik tegner banen sig kun for ca. 1 procent af den samlede godsmængde. Det svarer dog til ca. 8-10 procent af det samlede transportarbejde i Danmark. Det styrker

banens konkurrencedygtighed, at der i Danmark ydes et statsligt miljøtilskud til godsbanetransporter. De øvrige transportformer kan ikke nyde godt af tilskuddet.

Indenrigsskibstrafikken er presset på grund af de korte afstande. Derfor løftes kun ca. 6 procent af den samlede godsmængde på skib. Da transporten typisk er over lidt længere afstande, svarer det til 12 procent af transportarbejdet. I udenrigshandelen står skibsfarten til gengæld stærkere. Her løftes ca. 75 procent af godset på skib.

Et øget pres på vejnettet og miljøhensyn gør, at der fra både politisk og erhvervsmæssig side er et ønske om at fremme anvendelsen af kombineret transport. Det vil sige, at flere transportformer – bil, bane, skib eller fly – kombineres på de ruter eller til de opgaver, hvor det er hensigtsmæssigt.

Effektiviteten i havnen spiller her en rolle, når det gælder om at smidiggøre overgangen fra en transportform til en anden. Heri ligger både udfordringer og muligheder. ■

## Vidste du, at

- 38 millioner passagerer årligt går om bord eller fra borde en færge i dansk havn?
- et stort tankskib fylder lige så meget som 25 parcelhusgrunde?
- krydstogtskibene bringer en halv million turister til Danmark om året?
- et typisk mindre kulskib kan transportere lige så meget kul som 650 lastbiler?
- et kulskib i dansk havn kan tømmes for kul svarende til 20 lastbiler i timen?
- en typisk dansk bom-trawler lossere fisk til en halv million fiskefileter pr. gang?
- der er 80 aktive danske erhvervshavne i Danmark?
- tæller man lystbådehavne med, er der 400 havne i alt?
- når et bilskib tømmes, kører der en bil i land hvert 18. sekund?
- antallet af containere i danske havne sidste år steg med 4,5 procent? ■





## Havneloven

Den nuværende havnelov har virket i knap fire år. Det er en god lov med en række frihedsgrader, som er vitale for havnenes kommercielle udvikling. Havneloven satte ekstra skub i udviklingen med sine nye organisationsformer, og havnene er fortsat i gang med den fornødne strukturlpasning og effektivisering.

Men også en god lov kan blive bedre. Der skal bare tages højde for den opgave, havnene skal varetage. Havnene specialiseres i forhold til deres opgave og i forhold til konkurrencesituationen. For at klare sig i den kommercielle konkurrence er det tvingende nødvendigt for havnene, at udnyttelsen af materiel og personale optimeres. Det kan også betyde nye samarbejdsformer både mellem havne og med andre aktører.

Det er meget vigtigt for Danske Havne, at der fortsat er valgfrihed for den enkelte havn med hensyn til organisationsform. Danske havne er forskellige, de har forskellige muligheder og forskellige forventninger til fremtiden. De forskellige organisationsformer i havneloven – kommunal havn, kommunal selvstyrehavn, havneaktieselskab og privat havn – respekterer denne forskellighed og sikrer, at havnene kan udvikle sig forskelligt.

Danske Havne har derfor et ønske om, at al lovgivning på havneområdet til stadighed tager udgangspunkt i de opgaver, havnene løser, den konkurrence, de er i, og kundernes fremtidige forventninger. Det er afgørende, at lovgivningen levner mulighed for optimal udnyttelse af ressourcerne hos

havnen og dens samarbejdspartner til gavn for den samlede transportydelse.

Europa-Kommissionen tog med sit direktiv om markedsadgang til havnetjenesteydelser en række initiativer, som skulle åbne for øget konkurrence mellem udbydere af havnetjenesteydelser i de enkelte havne. Der er allerede i Danmark fri etableringsret for udbydere af havnetjenester.

Tanken i direktivet var, at havnene også selv skulle have mulighed for at udføre tjenesteydelser. Det er kun i begrænset omfang muligt for danske havne i øjeblikket. Dog er der ikke tale om et lukket dansk marked. Direktivforslaget mødte voldsom modstand fra de faglige organisationer, særlig på grund af bestemmelserne om selvhåndtering af skibene. Trods udvandringer af det oprindelige forslag endte det også med, at Europa-Parlamentet afviste direktivforslaget om liberalisering af havnetjenester.

Danske Havne mener fortsat, at det er en rigtig tankegang, at der åbnes for yderligere konkurrence og fleksibilitet til gavn for effektiviteten og kvaliteten i de europæiske havne. Det er nu op til den ny kommission og det ny parlament at arbejde videre med forslaget. Men danske myndigheder og politikere bør ikke afvente en europæisk beslutning, hvis der kan ske hensigtsmæssige tilpasninger i den danske havnelov på et tidligt tidspunkt.

Et tiltag for at styrke konkurrenceevnen er netop et øget samarbejde mellem havne og andre samarbejdspartner. Samarbejdet mellem havne og havnevirksomheder, skibsmæglere og rederier fungerer som helhed godt. Der er en klar og veldefineret arbejdsdeling. I visse situationer kan havneloven dog være en hindring for at udnytte muligheden for forpligtende samarbejde optimalt.

Hvor det fungerer godt, er der ingen grund til at ændre ved det. Men til gavn for den samlede transports konkurrencedygtighed bør den, der bedst og mest effektivt kan udføre en opgave, også gøre det. Havnen skal forblive et dynamisk led i transportkæden. Derfor skal lovgivningen give plads til udvikling på lige, fair og gennemsigtige konkurrencevilkår til gavn for den samlede søtransport. ■





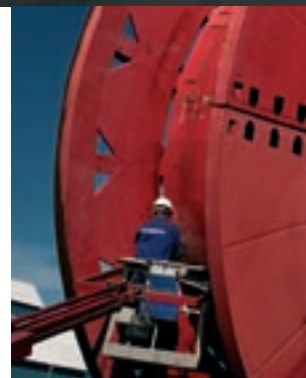
## “Havne i vækst”

Trafikministeriet, Konkurrencestyrelsen og Søfartsstyrelsen lancerede i foråret 2004 projektet “Havne i vækst”. Danske Havne har en vital interesse i, at der skabes øget vækst, og bifalder den fokus, der er på sektoren. Der er i havnene fokus på konkurrencesituationen.

Danske Havne har selvfølgelig også interesse i et velfungerende havnesystem. Et system, som både har store havne med moderne containerfaciliteter og regionale havne, som kan betjene virksomheder med behov for regional infrastruktur. Her spiller fiskerihavnene også en meget vigtig rolle for et stort og indtægtsgivende erhverv.

Det var derfor tilfredsstillende, at formålet med “Havne i vækst” blev at analysere sektoren i bred forstand – altså både havne, mæglere og stevedorer, men også udenlandske havne – for at se, om der var lovgivning eller anden regulering, der var til hinder for havnenes aktiviteter og effektivitet. ■

Der skal fortsat være  
valgfrihed mellem  
organisationsformerne



## Havnens omkostningsniveau

Alle havne mærker den stærke konkurrence på transportmarkedet. Havnene har til stadighed opmærksomheden rettet mod det generelle omkostningsniveau og bestræber sig på at effektivisere havnedriften til fordel for kunder og transportkøbere. For at det skal kunne ske med succes, er det en forudsætning, at det offentlige ikke skubber opgaverne – eller i alle tilfælde omkostningerne – fra sig og over på havnene.

Sikring af havnene er en af de helt store opgaver, der påvirker omkostningerne. Det er skønnet, at danske havne bruger 140 millioner kroner på at sikre, at skibstrafikken ikke bliver gjort til middel eller mål for nye terrorhandlinger. Når ordningerne er etableret, kommer der en årlig regning til havnene på forventeligt 40 millioner kroner til drift af systemerne. Det er omkostninger, der skal tages med i betragtning, når konkurrencen tages op med de øvrige transportformer.

Den statslige isbrydning lægger også beslag på havnens ressourcer. Havnene og skibsfarten bidrager hver til isbrydningen med knap 12 millioner kroner om året. Det er dog kun de færreste havne, der får isbrydningsassistance.

Hertil kommer det pres, der lægges på havnernes omkostninger på grund af skærpede miljøkrav, veterinærkontrol, udgifter til farvandsafmærkning, øvrige faciliteter, som havnen uden godtgørelse skal stille til rådighed for toldmyndigheder, til affaldsmottagelseshåndtering etc.

EU har en vision om, at alle transportformer skal bære deres egne omkostninger. Det skal ikke kun handle om de direkte og målbare omkostninger, men også om de omkostninger, der opstår som følge af den belastning, transporten påfører omgivelserne. Danske Havne finder målsætningen interessant. Et skridt på vejen kunne være at skaffe et klart overblik over, hvilke tilskud de europæiske havne modtager, sådan at det sikres, at alle europæiske havne bærer deres egne infrastrukturomkostninger i lighed med danske havne. Havnene vil gerne være i konkurrence, men det skal være konkurrence på lige vilkår. ■



## Husbåde

Boliger ved og på vandet er spændende. Havnen tiltrækker mange til de attraktive boligarealer – og nogle vil gerne endnu tættere på vandet og bo i husbåd. Allerede nu er der et mindre antal husbåde i de danske havne, og mange borgere har vist interesse for denne nye boligform.

En husbåd er hverken et hus eller en båd, hvilket placerer den i en juridisk gråzone. Det betyder bl.a., at den ikke behandles som fast ejendom. Derfor skal ejeren være opmærksom på, at der gælder særlige regler for omsætning, belåning, forsikring, indretning, afskrivninger, skatter og afgifter m.v.

Husbådene bør ikke blive nye lukkede boligkvarterer, der spærrer vandet af for resten af byen eller blokerer for havnens øvrige aktiviteter. Der skal skabes rum for alle, og det skal både husbådens ejer og havnen være opmærksom på, når der gives tilladelse til at benytte vandet, kajen og vejen. Husbåde kan bringe vitalitet og aktivitet til de passive havneområder. Det skal bare ske med omtanke. ■

## FIUF-midler til fiskerihavne

Fødevarerministeriet administrerer tilskudsprogrammet Det Finansielle Instrument til Udvikling af Fiskerisektoren (FIUF), som løber over programperioden 2000-2006. En del af FIUF-midlerne er hjemforhandlet fra DG Fisk, Europa-Kommissionen, til fiskerihavnens investeringer i faciliteter såsom konsumcentre, multikølehuse, kajanlæg m.v.

Efter en del tovrækkeri mellem ministeriet og Danske Havne om statshavneplan som betingelse for tilskud til fiskerihavnens investeringer i faciliteter, blev de nødvendige bekendtgørelser udstedt og underskrevet i december 2002 uden krav om statshavneplan.

I 2003 fik fiskerihavnene tildelt tilskud på ca. 80 millioner kroner og indtil medio 2004 fik fiskerihavnene tildelt tilskud på ca. 40 millioner kroner. Herunder blev en stor del tildelt projekter med formålet at etablere "den ubrudte kølekæde" eller etablering af kajanlæg.

Overvågningsudvalget har vedtaget, at fiskerihavne skal vedlægge kommende ansøgninger om FIUF-midler en masterplan. Med kravet om en masterplan finder Danske Havne, at budgetrammen for fiskerihavnens investeringer bør fastholdes, og at Fødevarerministeriet står i bedre position til at hjemforhandle FIUF-midler til fiskerihavnene. ■



## Strukturreformen og havnene

Strukturreformen kan få indflydelse på havnenes organisering og arbejdsopgaver. Ønsket om en grundlæggende reform af den offentlige sektor med større kommuner, der får ansvaret for at varetage langt flere opgaver, betyder, at der kan være flere havne i hver kommune. Havne med amtsligt ejerskab forventes at overgå til kommunerne.

I den nuværende struktur er der typisk kun en erhvervshavn i hver kommune. Flere havne i samme administrative enhed åbner mulighed for effektiviseringer af administrationen af særligt de mindre kommunale havne, som kan slås sammen til en enhed med flere fysiske placeringer. I den

forbindelse skal opmærksomheden dog også rettes mod de konkurrencemæssige forhold mellem geografisk tætliggende havne.

De eksisterende havne har erfaringer med havnedrift og -administration. Det kan tænkes, at der kan opstå flere effektivitetsforbedringer ved at lade en havn overtage den daglige drift af flere mindre havne med afregning af de udførte ydelser. I den forbindelse er der en række administrative og lovmæssige forhold, der skal afklares, og Danske Havne vil udarbejde råd og vink om de mange forhold, der skal tages stilling til ved sammenlægninger. ■

## Håndtering af havnesediment



Langt de fleste danske havne har fra tid til anden brug for at få rensat op i havnebassiner og sejl-løb, der ellers sander til ved almindelig drift og på grund af strømforholdene. Det har igennem længere tid været drøftet, hvordan havnesedimentet skal behandles miljømæssigt. For danske havne er det afgørende, at der findes en tilfredsstillende løsning, sådan at havnen kan vedligeholde og eventuelt gøre vanddybden større.

Havnesediment er bundmateriale, der kan være forurenet i forskellig grad – fra stort set rent til mere belastet materiale. Forureningen stammer blandt andet fra den skibstrafik, der er i de danske farvande og fra den almindelige udledning af særlig tungmetaller fra industrien. Det er således ikke en forurening, havnene som virksomhed har nogen direkte indflydelse på, og der gøres i samarbejde med miljømyndighederne en stor indsats for at stoppe forureningen ved kilden.

Havnesediment er traditionelt blevet henlagt på godkendte steder på havbunden eller på land i særlige kystnære, miljøgodkendte depoter (spulefelter). Det betyder, at havnene har foretaget en miljømæssigt forsvarlig håndtering af det oprensede havnesediment. Danske havne oprenser i gennemsnit hvert år ca. tre millioner kubikmeter sediment. Hvis store mængder af dette materiale skal håndteres på egentlige affaldsdepoter, vil den eksisterende

lossepladskapacitet meget hurtigt være brugt op, og mange nye lossepladser skal anlægges. Langt hovedparten af havnesedimentet er sand, og det er samfundsøkonomisk spild af ressourcer og lossepladser at fylde dem op med sediment.

Nogle havne har etableret egne spulefelter, som er kombinerede behandlings- og landindvindingsanlæg, hvor sediment afvandes og oplagres. Depotterne ligger kystnært og udgør derfor ingen trussel mod grundvandet. Der er ikke påvist nogen skadelige effekter ved denne fremgangsmåde.

Herudover er det et problem, at der har været fokuseret så meget på TBT. Der afgives ganske store mængder TBT fra skibe i transit gennem de danske farvande. TBT afgives til vandet for derpå at leje sig på havbunden. Dermed bliver det et problem for havnene. TBT er nemlig blandt de stoffer, der er udslagsgivende for de krav, der stilles til håndtering af havnesediment.

Der er for ringe viden om TBT og andre stoffer, der kan findes i havnesediment. Det er derfor vigtigt, at der findes effektive og troværdige måle- og analysemetoder. Hertil kommer, at der endnu ikke er tilstrækkelig viden om, hvordan stofferne nedbrydes.

Hvis der stilles samme krav til håndtering af havnesediment som til affald, bliver det økonomisk dødsstødet for mange danske havne. Derfor er det nødvendigt, at der findes en miljømæssigt og økonomisk forsvarlig løsning.

Ud over disse problemer er det et problem, at amterne administrerer forskelligt, hvilket opleves som en forskelsbehandling mellem havne. Danske Havne har derfor igennem en lang periode forhandlet med miljømyndighederne om nye landsdækkende retningslinjer for håndtering af havnesediment. Det er håbet, at sådanne snarest kommer på plads, da en række havne har akutte oprensingsbehov.

Danmark er naturligvis ikke ene om at have behov for en løsning af de miljømæssige problemer. Danske Havne skal derfor stærkt opfordre til, at der findes en international løsning på et internationalt problem. ■

**Det er nødvendigt, at der findes en samlet, national løsning for havnenes håndtering af sediment**







## Miljøledelse

Danske havne prøver hele tiden at være med fremme på miljøens side. Mange havne har således en miljøpolitik og miljømæssige målsætninger indarbejdet i havnedriften. Havne er aktive i kildeopsporing og forsøger på at reducere udslip til havnebassiner og vandløb, på at reducere støjgener ved at udvikle nye håndteringsmetoder og på at udvikle nye arbejdsmetoder for at forbedre arbejdsmiljøet etc.

En række havne er gået skridtet videre. De er i løbet af 2003-2004 blevet ISO-14001-certificeret. I den forbindelse har havnene udarbejdet en miljøpolitik. Miljøet inddrages på denne måde som en naturlig del af tilrettelæggelsen af det daglige arbejde. ■

## Emissioner, støj og støv

Havnenes centrale placering i byen og de alternative anvendelser af havnearealerne til boliger og rekreative formål sætter øget fokus på miljøpåvirkningen fra aktiviteterne i havnen. Det gælder, når der er tale om skibe, lastbiler, bane eller virksomheder på havneområdet.

Luftforureningen fra skibe, der ligger til kaj, er blevet trukket frem som en bivirkning for beboere og borgere i havnens nærområde. Særlig krydstogtskibene har et stort forbrug af el, når de ligger i havn. Denne el kan skibet enten selv producere, eller den kan indkøbes fra land. De tekniske og økonomiske ulemper gør dog, at den eneste realistiske løsning er, at skibet fortsat selv dækker sit energiforbrug.

Det er Danske Havnes holdning, at det ikke er muligt for den enkelte havn eller det enkelte land at nedsætte emissionerne af miljøskadelige stoffer alene. Overvejelser og erfaringer fra udlandet om miljødifferentierede afgifter til fordel for skibe har vist, at det ikke er muligt at skabe et tilstræk-

keligt incitament. Derfor er det vigtigt, at der sker en international regulering af kravene til skibenes tekniske udstyr til nedbringelse af emissioner og af kravene til skibenes brændstof.

Europa-Kommissionen søsatte i 2002 sin skibsemissionsstrategi. Den har foreløbig udmøntet sig i, at EU's Ministerråd har besluttet en plan for nedsættelse af svovlindholdet i brændstof til skibe, ligesom Østersøen er udpeget til et særligt følsomt område, hvor der allerede fra 19. maj 2006 kun må anvendes brændstof med 1,5 procent svovlindhold. Danske Havne skal opfordre til, at denne strategi også vedtages af Europa-Parlamentet, så der kan ske en nedsættelse af emissionerne. ■

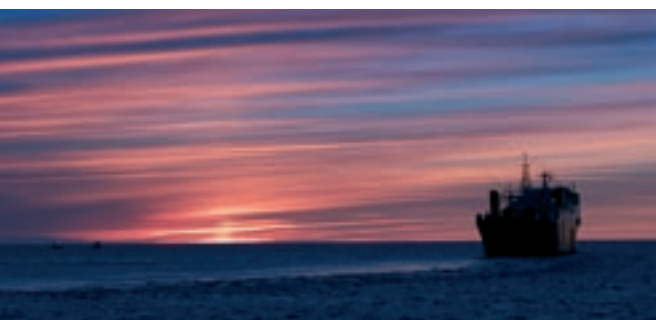
## Beskyttede områder

EU har de senere år taget en række initiativer til at beskytte og bevare naturtyper, vilde dyr og planter. Det sker blandt andet gennem vedtagelsen af en række direktiver, herunder ikke mindst fuglebeskyttelsesdirektivet, habitatdirektivet og vandrammedirektivet, som alle kan gribe ind i havnenes traditionelle opgavevaretagelse og drift.

Store vandområder udlægges til beskyttede områder, hvilket betyder, at der ikke kan ske traditionel deponering af havnesediment, den såkaldte klapning, i nærheden af det område, hvor der renses op. Når der er udlagt f.eks. fuglebeskyttelsesområder i umiddelbar nærhed af havnen, kan det også sætte snævre rammer for havnens udvidelsesmuligheder.

De danske myndigheder er ved at gennemføre vandrammedirektivet, som er den overordnede ramme for, hvordan den fremtidige vandpolitik skal være. Her fastsættes rammer for, hvordan vandkvaliteten kan forbedres ved først og fremmest at fokusere på stadig reduktion i udledninger.

Danske Havne støtter tiltag, der forsøger at bremse forureningen ved kilden. For havnene er det væsentligt, at der ikke bliver lagt utilsigtede hindringer for den fremtidige havnedrift. ■



## Byomdannelse

Der findes i en lang række havneområder med begrænset havnerelateret aktivitet. Derfor kan omdannelse af havne fra traditionel havnedrift til boligformål, rekreative formål og kontor- og butikformål være ønskelig og fornuftig. Derfor er det også den udvikling, der ses i mange havne.

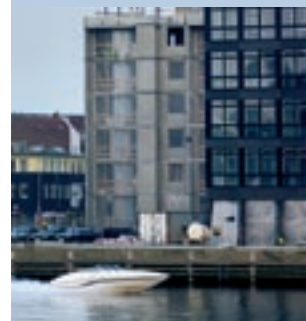
For at sikre mulighed for udvikling af aktiviteterne på havnene og i havnevirksomhederne er det nødvendigt med en klar opdeling og prioritering, så der bliver plads til alle ønskede aktiviteter. Derfor er det også vigtigt, at kommunerne er opmærksomme på de retlige grænser, der er for sammenblandingen af funktioner efter planloven og havneloven. Der er behov for en strategisk planlægning, så eksisterende og kommende erhvervsaktiviteter ikke lægges unødvendige hindringer i vejen.

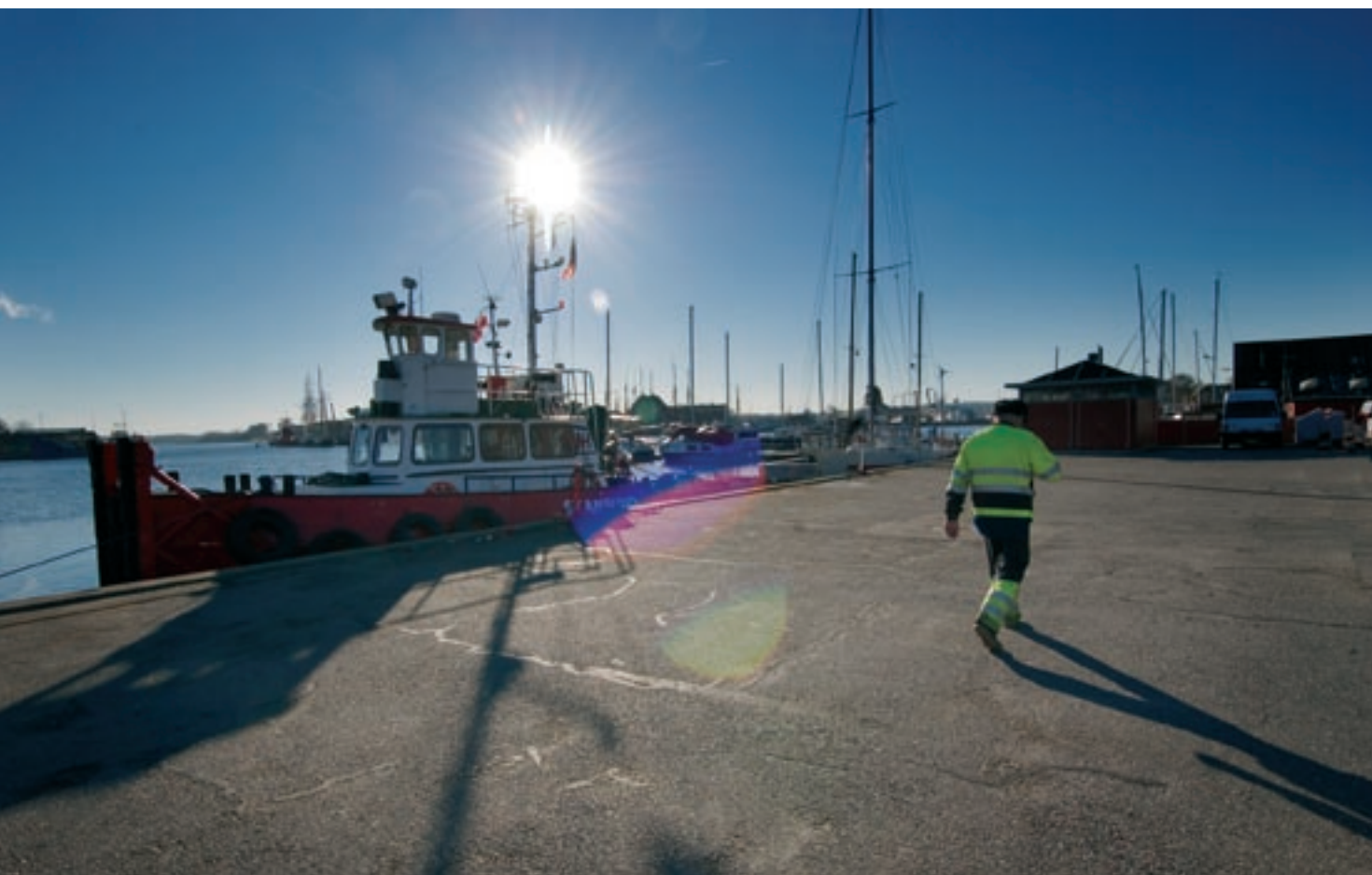
Mange af de virksomheder, der også historisk hører til på havneområderne, har valgt den beliggenhed, fordi adgangen til havnen er afgørende for deres markedsdeltagelse, eller fordi det er aktiviteter, der f.eks. enten af hensyn til forurening eller risiko ikke er egnede til at ligge i et boligområde.

For sådanne virksomheder kan en havneomdannelse derfor indebære en trussel mod, at de kan blive på havnen. Boligejere, serviceerhverv og brugere af rekreative områder er modsat ikke interesseret i at bevare de støvende og støjende aktiviteter på havneområdet. Det er vigtigt at være opmærksom på, at det ikke er afgørende for miljøreguleringen, hvem der var der først, men derimod, hvilken sårbarhed der er i nærområdet.

Derfor er den store udfordring at sikre, at de aktive havne kan udvikles forretningsmæssigt, og at det i alle havne sikres, at de samlede aktiviteter fortsat kan give havnen dens særlige og levende karakter. ■

**Det er nødvendigt med en klar opdeling og prioritering i byomdannelsesområder**





## Det internationale miljø- og sikkerhedsarbejde

FN's søfartsorganisation (IMO) har sikkerhed og miljø til søs som sin dagsorden. Netop af hensyn til skibsfartens globale karakter og den internationale konkurrence, danske havne befinder sig i, er det afgørende, at initiativer til fremme af en mere sikker og miljøvenlig havnedrift bliver internationale i deres karakter.

Det gælder både sikring og emner som regulering af emissioner fra skibe til luften, affaldshåndtering og -modtagelse, udfasning af tinholdige skibsmalinger og senest behandling af ballastvand, som IMO i 2004 har beskæftiget sig med. Alt med det formål at sikre en sikker og miljøvenlig skibsfart.

En vigtig opgave er at sikre, at tilstrækkelig mange lande tiltræder konventionerne. Sker dette

ikke vil den miljøgevinst eller højnelse af det internationale niveau, der kan skabes, udeblive. Det betyder også, at nogle landes havneerhverv stilles over for andre krav end nabolandenes.

Derfor må også Danmark presse på for, at de lande, der vedtager nye krav internationalt, også effektuerer dem nationalt. En international tilgang vil være afgørende for rederiers og besætningers forståelse af de tilbud og krav, der stilles i den enkelte havn.

Det Europæiske Maritime Sikkerheds Agentur (EMSA) blev etableret med det mål at styrke den maritime sikkerhed og det maritime miljøarbejde inden for EU. Danske Havne hilser det nyeagentur velkomment. ■

## Forurening til søs

Olietransporter gennem de danske farvande har givet anledning til debat om behovet for skærpede krav til skibene. Uheld fra skibe i transit gennem de danske farvande lagde pres på myndighederne for en bedre koordination mellem de myndigheder, der er ansvarlige for sejladsikkerheden i danske farvande.

Et er uheld, hvor der skal træffes særlige foranstaltninger. Noget andet er den daglige drift. Danske Havne har etableret effektive modtagefaciliteter til modtagelse af affald fra skibe. Det er vigtigt, at det er nemt, billigt og tilgængeligt for skibene at aflevere affald i havn. I kraft af et særligt opkrævnings-system opkræver danske havne ikke særskilte beløb til dækning af udgifter forbundet med skibenes aflevering af det affald, der genereres som følge af skibets normale drift. Derved får skibene ikke et økonomisk incitament til at dumpe affaldet i havet, hvad enten det drejer sig om kabysaffald, olierester eller affald, som opfiskes i forbindelse med fiskeri. Det er vigtigt, at ordningen fungerer effektivt i alle havne, sådan at de, der modtager affaldet, ikke kommer til at bære en uforholdsmæssigt stor del af byrden ved, at skibene akkumulerer affald til aflevering i disse havne. ■

**Danske havne modtager  
affald fra skibe effektivt og  
uden ekstraomkostninger**

## Nødhavne

Forliset først af olietankskibet Erika ud for Bretagnes kyst i december 1999 og siden af Prestige ud for Spaniens nordkyst gav direkte anledning til en opstramning af sikkerhedsreglerne til søs. Med formålet at forbedre sikkerheden til søs for mandskab om bord på skibe og forebygge specielt olieforurening vedtog EU overvågningsdirektivet, der pålægger medlemslandene at udpege områder, som skibe i nød kan søge læ i.

I Danmark blev nødømråderne udpeget allerede den 4. februar 2004. 10 danske havne er udpeget som nødhavne. En ting er at udpege områderne, noget andet er at udarbejde retningslinjer for, hvilket beredskab det kræver. Danske Havne arbejder for, at nødhavne får fuld kompensation for udgifter til beredskabskrav og for udgifter forbundet med direkte og indirekte tab. ■



## Terror og sikring af havnefaciliteter

Efter hændelserne i USA den 11. september 2001 udarbejdede IMO det internationale regelsæt om sikring af skibsfart og havne mod terror, som blev vedtaget i december 2002. Opgaven var klar: Ønskede en havn at få anløb af skibe i international fart, var kravet, at den gennemførte de nødvendige sikringstiltag senest den 1. juli 2004.

Havnen skal afgrænses i havnefaciliteter, og for hver af havnefaciliteterne skal der udarbejdes en sårbarhedsvurdering og en sikringsplan med en beskrivelse af de nødvendige sikringstiltag. For hver havnefacilitet udpeger havneadministrationen en sikringsansvarlig. Sikringsansvarlige og medarbejdere med særlige sikringsrelaterede opgaver skal modtage undervisning og have den fornødne viden om sikring af havne.

Danske Havne gik til sikringsopgaven med fem målsætninger, der alle blev opfyldt:

- At lovgrundlag og bekendtgørelse muliggør, at sikring af danske havne hverken skyder over (hensynet til kunder og samarbejdsparter) eller under (hensynet til terrortruslen) målet.
- At PET/det lokale politi påtager sig deres ansvar for sikring af havnefaciliteter.
- At de lokale politimyndigheder forpligtes til at samarbejde aktivt om sårbarhedsvurdering.
- At samarbejde med Trafikministeriet om en "Vejledning om terrrorsikring af havnefaciliteter", der sikrer, at lovgrundlag og bekendtgørelse afspejler praktiske forhold om sikring.
- At alle medlemshavne kan få anløb af skibe omfattet af ISPS-koden den 1. juli 2004.

### Danske havne løfter

### en meget stor del af

### den samlede europæiske

### opgave med sikring af havne

I alt er sikret 287 havnefaciliteter i 89 havne i Danmark. I alt 3700 havnefaciliteter er sikret i Europa og 6500 havnefaciliteter i verden. Danske havne og myndigheder har dermed løftet en meget stor opgave i forhold til Danmarks størrelse.

Dertil kommer, at to af Danske Havnes medlemmer som de første europæiske havne kom på IMO-listen over godkendte havne.

81 personer gennemførte Danske Havnes udannelse som sikringsansvarlig. Blandt dem gennemførte otte sagsbehandlere i Trafikministeriet og opnåede derved den fornødne viden.

Danske Havne afholdt to temamøder om sikring, hver med deltagelse af ca. 100 personer, hvor myndigheder, kunder og samarbejdsparter fik lejlighed til gensidig orientering og til at udveksle synspunkter om sikringsopgaven.

Europa-Kommissionens direktivforslag lægger op til, at sikringskravene i ISPS-koden skal omfatte hele havnen og tilstødende områder og ikke blot havnefaciliteterne (den umiddelbare skib-havn-kontaktflade). Danske Havne finder, at direktivet kun skal omfatte havnefaciliteter og særligt udsatte områder på havnen, såsom olie- og kemikalieterminaler. Begrundelsen er, at udvidelsen til hele havnen og tilstødende områder vil medføre krav om sikring af et omfattende antal ekstra aktiver og aktiviteter og dermed pålægge havnene ekstra arbejdsopgaver og økonomiske omkostninger. Yderligere fastsætter direktivforslaget, at Trafikministeriet skal afgøre præcist, hvilket område af havnen der skal sikres.

Danske Havne mener, at en sårbarhedsvurdering gennemført af det lokale politi i samarbejde med de sikringsansvarlige skal ligge til grund for dette, og ønsker indflydelse på de kriterier og retningslinjer, der ligger til grund for sårbarhedsvurderingerne.

Turen kommer nu til andre transportsektorer, vognmænd og jernbane, som står over for at skulle løse den omfattende opgave med sikring. Danske Havne vil gøre brug af sin erfaring med sikring i samarbejde med de andre transportsektorer til fordel for både danske havne, deres kunder og samarbejdsparter. ■



---

**2001:**

September: Terrorhandlinger i USA

---

**2002:**

December: SOLAS kapitel XI-2 og ISPS-koden vedtages i IMO

---

**2003:**

August: Danske Havnes temadag 1

December: Pilot-uddannelsen Sikringsansvarlig

December: Dansk lovgrundlag vedtages af Folketinget

---

**2004:**

Januar: Gennemførelse af Danske Havnes uddannelse Sikringsansvarlig

Februar: Direktivforslag om bedre havnesikring fremlægges

Marts: Bekendtgørelse om sikring af havnefaciliteter underskrives og udstedes

Marts: EU-forordning om bedre sikring af skibe og havnefaciliteter vedtages

April: Vejledning om terrorsikring af havnefaciliteter offentliggøres

April: Danske Havnes temadag 2

Juni: To danske havne opnår godkendelse af samtlige havnefaciliteter som de første af alle europæiske havne

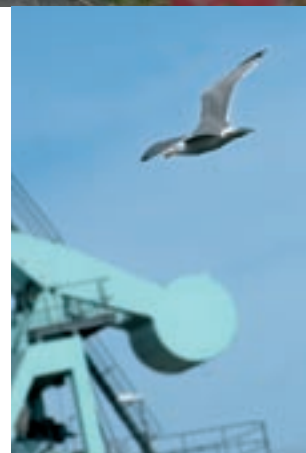
Juli: Danske havne er godkendt til at modtage skibe i international fart

December: Danske Havnes temadag 3

---

**2006:**

Direktivforslag om bedre havnesikring træder i kraft?







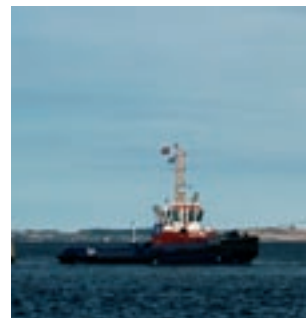
## Havnen som trafikknudepunkt

Et mål for danske havne er at komme i en tættere dialog med de mange transportkøbende virksomheder og speditorer, der træffer beslutning om valg af transportform. Målet er at inspirere dem til at anvende de multimodale logistikløsninger, som fremmer anvendelse af mere søtransport og dermed også benytter havnens faciliteter.

Uden et komplekst netværk af transportkæder, hvor de forskellige transportformer kan kombineres i logistiske løsninger styret af avanceret teknologi, vil gods- og persontransporten ikke udvikle sig, og samfundet gå i stå. Der er mange interesser og muligheder, der skal matches for at sikre en effektiv transport. Derfor fokuserer danske havne på strukturudvikling, på strategiske alliancer og på anvendelse af avanceret og miljøvenlig teknologi for

at være i stand til at imødekomme de krav, der er til moderne havnedrift, når kundekrav og -ønsker skal opfyldes. Alt dette skal samtidig holdes op imod den stigende konkurrence på det europæiske transportmarked generelt.

Derfor har havnene både samlet og hver for sig en opgave med markedsføringsindsats. Den skal til stadighed udvide kendskabet til havnenes virke og muligheder. Som led i en markedsføring og forsøget på at tiltrække nye kunder til havnene er det et mål, at de forskellige interessenter på havnen samles og yder en koordineret indsats til gavn for brugen af søtransport og dermed havnen. Danske Havne søger at bidrage til dette gennem kontakter til brede dele af erhvervet, netværksdannelse og gennem pressen. ■



## Coastercentralen

Coastercentralen indledte sit virke med udgangen af år 2000. Formålet var at fremme nærskibsfarten. Dette skulle ske ved at virke som informationscenter og dermed udgøre kernen i et netværkssamarbejde mellem transportkøbere, coasterrederier, mæglere og havne.

I 2001 stod nærsøfarten for 40 procent af det samlede transportarbejde i Europa, mens vejtransporten tog sig af 45 procent af det samlede arbejde. Hertil kommer, at nærsøfarten er meget vigtig for persontransporterne og mobiliteten.

Initiativet til fremme af nærskibsfarten var godt. Tidspunktet syntes at være det rigtige – der blæste positive politiske vinde, og der var vækst i transporterne både totalt og i nærsøfarten. Havnene var motiverede for, at der skulle ydes en målrettet indsats på området.

Formålet var først og fremmest at tilvejebringe faktuelle data om serviceudbuddet inden for nærsø-

farten samt at øge opmærksomheden generelt for at opnå en adfærdsændring hos potentielle afskibere.

Alligevel må det erkendes, at der ikke var tilstrækkelig økonomi i Coastercentralen, der undervejs var blevet omdøbt til Shortsea Promotion Danmark. På grund af manglende finansiering efter 2003 trådte Shortsea Promotion Danmark i frivillig likvidation den 31. december 2003. Det blev dog samtidig ved den lejlighed sikret, at de vigtigste aktiviteter kunne videreføres i et andet maritimt forum, nemlig Europas Maritime Udviklingscenter. ■

### Nærsøfarten står for

### 40 procent af det samlede

### transportarbejde i Europa

## Transeuropæiske netværk

De europæiske havne bliver en mere og mere integreret del af EU's infrastrukturprogrammer gennem initiativer som det transeuropæiske netværk og herunder Motorways of the Sea og Marco Polo, hvor der kan gives støtte til etablering af nye ruter. Det betyder, at havnen også får mulighed for at søge om finansiel støtte til projekter, der har til formål at forbedre forbindelser mellem havne og anden infrastruktur. Der kan også opnås støtte til etablering af nye ruter.

Danske Havne er enig i, at det er en klar forudsætning for, at havnene og nærskibsfarten for alvor kan gøre sig mere gældende, at alle led i infrastrukturen fungerer. Derfor kan det også være ønskeligt og nødvendigt, at der ydes tilskud til den bagvedliggende infrastruktur. Det er derimod ikke ønskeligt, at de europæiske midler anvendes som direkte statsstøtte til at udkonkurrere eksisterende havne eller ruter på ulige vilkår. ■

## Transport af fisk

Fiskerihavnene arbejder for etablering af "den ubrudte kølekæde", som er et strategisk udviklingsprojekt for alle dele af fiskeribranchen. Motivet er, at transporten af fisk sker under tilpas kølede forhold fra "haw til maw". Derved sikres kvaliteten af fisken bedst, og dermed opnås den højeste pris.

Fiskerihavnens indsats handler konkret om at opføre bygninger, der ideelt integrerer samle-/lossecentraler, auktionshaller, kølerum, læsseramper m.v.

Fordi fiskerihavnene blot er ét led af mange i "den ubrudte kølekæde", arbejder de også på at strømline samarbejdet med virksomheder med aktiviteter på havet, i fiskerihavnen og den lokale fiskehandler og supermarkedskæden.

Danske Havne understøtter fiskerihavnens arbejde ved at samarbejde med Danmarks Fiskeriforening, Dansk Fisk og Danmarks Fiskeindustri- og Eksportforening om at identificere svage led i "den ubrudte kølekæde" og påvirke regulering af området, så kæden optimeres. Et af de konkrete resultater er, at virksomheder på tværs af brancher har mulighed for at gå sammen om ansøgninger om midler fra FIUF-programmet til innovative megaprojekter, der skal integrere de enkelte arbejdsprocesser og sikre, at transporten af fisk sker under tilpas kølede forhold. ■

**Støtteordninger skal ikke**

**anvendes til at skabe**

**ulige konkurrencevilkår**

**mellem havne eller ruter**





## Danske Havnes strategi 2010

Danske Havne vil medvirke til at placere havne centralt i fremtidens transport og logistik. Det kræver udsyn og retning i arbejdet, og strategien skal vise den retning. Danske Havnes Strategi 2010 består af idegrundlag, mission, vision, strategiske mål og aktivitetsplan 2004-2006. ■

### Danske Havnes idegrundlag

Med idegrundlaget "Transport for alle" udvider Danske Havne det velkendte begreb "havn" fra at være et geografisk afgrænset sted til havn som et dynamisk led i kæden for transport af passagerer, gods og fødevarer.

- Havne er transportcentre, der effektivt og hurtigt kobler skib og færge med terminal, jernbane, lastbil og personbil.
- Havne og deres samarbejdsparter er informations- og logistikcentre, der forbinder produktion og distribution med kunder og forbrug.
- Havne deltager i transportcentre, konsumcentre, erhvervsbyggeri og havneservice.
- Havne er attraktive arbejdspladser. ■

### Danske Havnes mission

*Medlemmerne kan forvente af Danske Havne, at*

- vi arbejder for havnes interesser over for politikere, myndigheder og transportens organisationer i Danmark og EU.
- vi synliggør havnes virke som centralt led i transportkæden.
- vi skaber vilkår for udvikling af havne.

*Blandt medlemmerne vil Danske Havne*

- formidle viden og skabe rammer for vidensdeling
- styrke fællesskab mellem havne og grupper af havne. ■



## Danske Havnes vision 2010



*For at opfylde missionen vil Danske Havne arbejde på at:*

- sikre medlemmerne afgørende politisk indflydelse
- opnå udbredt kendskab til havnenes muligheder hos transportkøberne og i offentligheden
- være en skabende kraft i transportkæden
- opbygge og vedligeholde et dansk og internationalt netværk, som sikrer medlemmer tidligt kendskab til alle væsentlige muligheder
- sikre havnenes muligheder og aktiviteter grundigt belyst i forskning og udvikling. ■

## Strategiske mål og aktiviteter 2004-2006

*For at nå visionen vil Danske Havne de næste år især prioritere:*

- Opnå politisk indflydelse over for regering, Folketing, Europa-Parlament og Europa-Kommission:  
Revision af havneloven, bæredygtig løsning for havnesediment, begrænse terrorsikring af havne til det nødvendige, udvide og styrke havnenes forretningsvilkår (selskabs-, skatte-, plan- og miljøregler), kompensation til nødhavne og fremme af en europæisk og dansk transportpolitik, der ligestiller transportformerne og sikrer fælles standarder for miljø og konkurrence. Indsatsen over for EU's institutioner styrkes.
- Informere om havne samt havne som del af transportkæden:  
Fremme opfattelse af havne som moderne virksomheder, attraktive arbejdspladser og et dynamisk led i kæden for transport af gods, passagerer og fødevarer. Samarbejde med medier prioriteres højt sammen med højt internt informationsniveau.
- Udbygge og vedligeholde netværksrelationer:  
Styrkelse af relationer til folkevalgte og embedsmænd nationalt og i EU og styrkelse af relationer til de øvrige organisationer på transportområdet har høj prioritet. Tidlig viden om kommende aktiviteter og lovgivning er retningsgivende for netværksudbygning.
- Forstærke udviklingsindsatsen:  
Styrke vidensudvikling og videnshjemtagning om havneudvikling og transportudvikling nu og i 2010, miljøfordele ved søtransport og havnes miljøforhold, fiskerihavnes udviklingsmuligheder, partnerskaber og selskabsregler, havn-by-udvikling, hvor havnens udviklingsmuligheder styrkes, og havneforhold ved ny kommunestruktur.

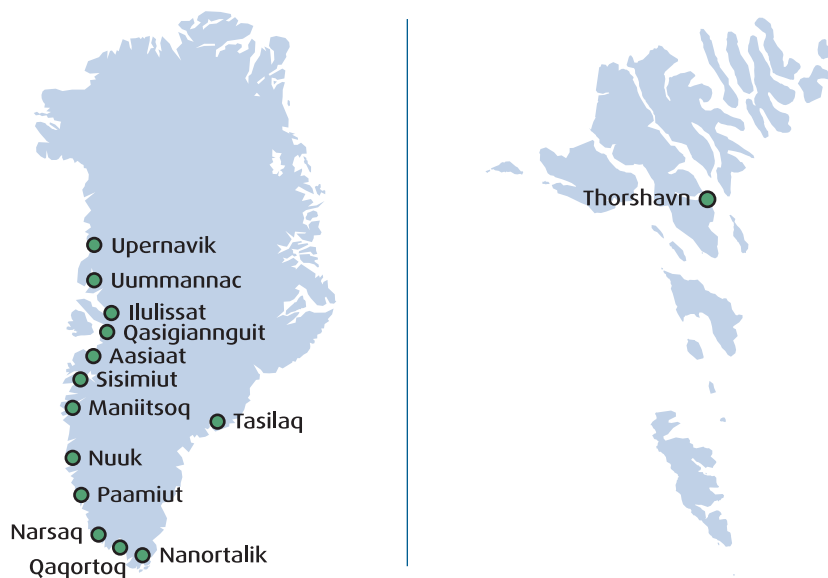
Danske Havnes konferencer, temadage, workshoper, kurser, hjemmeside, nyhedsbreve og udvalgsarbejde skal sikre størst mulig vidensdeling med medlemmer og samarbejdspartner. ■





Danske Havne har 59 medlemmer. Medlemshavnene fordeler sig organisatorisk som:

- kommunale havne
- kommunale selvstyrehavne
- aktieselskaber
- anden organisationform



## International repræsentation

Skibsfart og havne er et internationalt erhverv. Derfor er der meget fokus på udviklingen ude omkring. Der er gennem de senere år etableret en række internationale havneorganisationer, hvor Danske Havne er repræsenteret.



ESPO – European Sea Port Organisation – blev stiftet den 10. april 1993. Alle EU-lande er medlemmer, mens Norge, Island og Bulgarien har observatørstatus. ESPO's rolle er at repræsentere havnesektoren i EU. En stadig større del af lovgivningen har sit udspring i EU, og ESPO er en naturlig høringspart for de europæiske myndigheder. ESPO dækker et bredt spektrum af aktiviteter spændende fra tekniske emner over komplekse transport- og miljøspørgsmål. ESPO har hjemsted i Bruxelles.

Danske Havne vil gennem ESPO især arbejde for en europæisk transportpolitik, der sikrer lige og fair konkurrence mellem transportformerne. Ensartede konkurrencebetingelser er en væsentlig forudsætning for gennemførelsen af det indre marked og for at opnå samhørighed i EU. Harmonisering af konkurrencebetingelserne mellem europæiske havne har alt andet lige en positiv effekt på havnenes fleksibilitet og konkurrenceevne. Derfor arbejdes der blandt andet for, at havnene skal kunne udføre havnetjenester, at der søges sikret fælles EU-miljøstandarder for bl.a. sedimenthåndtering og emissioner fra skibe, at der ikke gives ulovlig statsstøtte, og at kravene til sikring ikke medfører konkurrenceforvridning mellem havne i Europa.



BPO – Baltic Port Organisation – blev stiftet den 10. oktober 1991 i København. 51 havne fra landene omkring Østersøen, heriblandt 10 danske havne og Danske Havne, er medlemmer. BPO's vision er at promovere vandvejene i Østersøen, hvor udviklingen er afhængig af en udvikling af de intermodale logistikløsninger med havnen i centrum. Det sker ved gennemførelse af mindre projekter, afholdelse af og deltagelse i konferencer og gennem organisationens hjemmeside. BPO har hjemsted i Stockholm.

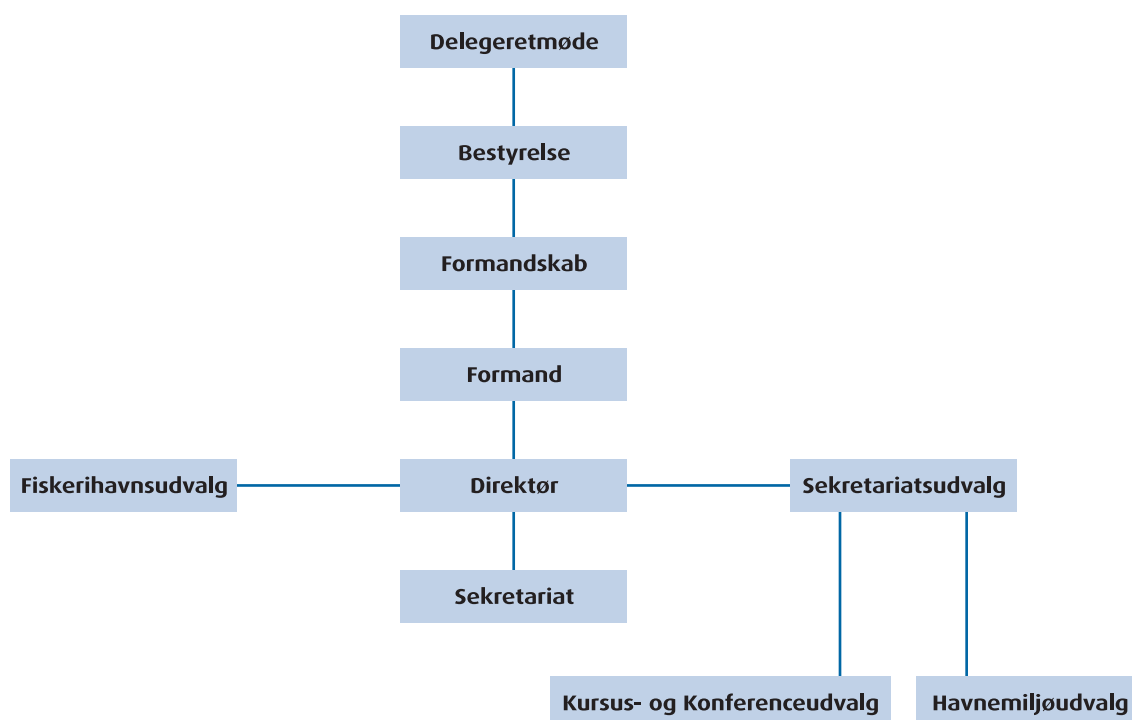


IAPH – International Association of Ports and Harbors – blev stiftet den 7. november 1955 med hjemsted i Japan. Organisationen har 230 medlemshavne i 90 lande samt 100 associerede medlemmer, heriblandt Danske Havne. IAPH's formål er at afstemme og repræsentere havnenes synspunkter over for internationale organisationer, bl.a. IMO, fremme vidensudveksling mellem havne og udvikling af havnevirksomhed. Desuden har IAPH en omfattende informationsvirksomhed.



PIANC – Permanent International Association of Navigation Congresses – blev etableret i 1885 i Bruxelles. PIANC arbejder med videnskabelig og teknisk udvikling af havnesektoren. Danske Havne varetager sekretariatsfunktionen for PIANC Danmark.

## Danske Havnes politiske og administrative opbygning



## Danske Havnes bestyrelse og sekretariat

### Formandskab



Formand  
Borgmester  
Uffe Steiner Jensen  
Fredericia  
(Valgt af gruppe C-havnene)



1. næstformand  
Havnebestyrelsesformand  
Ole Lund-Hermansen  
Nykøbing Falster  
(Valgt af gruppe B-havnene)



2. næstformand  
Havneudvalgsmedlem  
Hans Lund  
Skive  
(Valgt af gruppe A-havnene)



## Bestyrelsesmedlemmer valgt af gruppe B-havnene

---



Havnebestyrelsesmedlem  
Søren Clemensen  
Randers



Borgmester  
Iver Enevoldsen  
Hvide Sande

## Bestyrelsesmedlemmer valgt af gruppe C-havnene

---



Borgmester  
Anker Boye  
Odense



Borgmester  
Henning G. Jensen  
Aalborg



Formand for  
Copenhagen Malmö Port AB  
Adm.direktør  
Henning Hummelose  
København



Borgmester  
Louise Gade  
Århus



Havnebestyrelsesformand  
Kaj Schmidt  
Thyborøn



Havnebestyrelsesmedlem  
Dan Madsen  
Esbjerg

## Bestyrelsesmedlemmer valgt af KL

---



Havneudvalgsformand  
Uffe Korsgaard  
Nykøbing Mors



Havnebestyrelsesformand  
Sten Drejø Hansen  
Kalundborg

## Observatører i bestyrelsen

---



Udpeget af Foreningen af  
danske Privathavne  
  
Adm.direktør  
Niels Bergh-Hansen  
Elsam Kraft A/S



Udpeget af Sekretariatsudvalget  
  
Havnedirektør  
Svend Christensen  
Aalborg Havn A/S

## Sekretariat

---



Direktør  
Hans Berthelsen



Sekretariatschef  
Tom Elmer Christensen



Vicekontorchef  
Nete Herskind



Konsulent  
Mads H. Odgaard



Overassistent  
Birthe Iwasiow

## Sekretariatsudvalget

---

Formand, direktør Hans Berthelsen, Sekretariatet  
Havnedirektør Bjarne Mathiesen, Århus  
Havnedirektør Svend Christensen, Aalborg  
Adm.direktør Jens Peter Peters, ADP A/S  
Havnedirektør René Petersen, Odense  
Adm.direktør Lars Karlsson, CMP AB  
Havnechef Niels Kristiansen, Aabenraa  
Havnechef Bent Rasmussen, Kalundborg  
Havnechef Hans Kümler, Rønne  
Havnedirektør Henning Laursen, Grenaa  
Direktør Preben Reinholt, Frederikshavn  
Direktør Thomas Kampmann, Køge  
Vicekontorchef Nete Herskind, Sekretariatet (sekretær)

### Observatører

Direktør Ole Ingrisch, Esbjerg  
Underdirektør Aage Faurholt, Foreningen af danske Privathavne

## Fiskerihavnsudvalget

---

Formand, direktør Hans Berthelsen, Sekretariatet  
Havnedirektør Jørgen Buhl, Thyborøn  
Havnechef Erik Clausen, Hvide Sande  
Havnedirektør Jens Jensen, Hirtshals  
Havnedirektør Willy Bent Hansen, Skagen  
Havnedirektør Hans Kjær, Hanstholm  
Erhvervschef Folmer Kristensen, Læsø  
Fiskerskipper Svend Erik Andersen, Strandby  
Havnedirektør Ole Ingrisch, Esbjerg  
Havnebestyrelsesformand Torben Andersen, Nexø  
Havnechef Leif Jensen, Thorsminde  
Sekretær Mette Birkelund, Bønnerup  
Konsulent Mads H. Odgaard, Sekretariatet (sekretær)

## Havnemiljøudvalget

---

Formand, havneingeniør Tom Hansen, Aalborg  
Havneingeniør Gunnar S. Jensen, Århus  
Havnebygmester Jørgen Vesth-Hansen, København  
Afdelingsingeniør Jens Toft, Odense  
Afdelingsleder Henning Nørgaard, Esbjerg  
Havnemester Kurt Hansen, Svendborg  
Havneingeniør Klaus Andersen, Kolding  
Havnemester Viggo Engell Staberg, Nykøbing F  
Havnechef Bo T. Nielsen, ADP A/S  
Havnedirektør Hans Kjær, Hanstholm  
Havneingeniør Knud Aage Lavsén, Thyborøn  
Vicekontorchef Nete Herskind, Sekretariatet (sekretær)

## Kursus- og konferenceudvalget

---

Formand, sekretariatschef Tom Elmer Christensen, Sekretariatet  
Havnechef Erik Clausen, Hvide Sande  
Havnemester Lass Andersen, Sønderborg  
Havnedirektør René Petersen, Odense  
Kontorchef Henrik Munch Jensen, Århus  
Sekretariatsleder Lise Olesen, Aalborg  
Erhvervschef Folmer Kristensen, Læsø  
Havnekaptajn Susanne Thilqvist, Køge  
Overassistent Birthe Iwasiow, Sekretariatet (sekretær)

Repræsentation i råd og udvalg  
Danske Havne er repræsenteret i forskellige råd, udvalg m.v.

#### **ISBRYDNINGSRÅDET**

Havnebestyrelsesmedlem Hans Lund, Skive  
Vicekontorchef Nete Herskind, Danske Havne

#### **ISBRYDNINGSRÅDETS FORRETNINGSUDVALG**

Havnebestyrelsesmedlem Hans Lund, Skive  
Vicekontorchef Nete Herskind, Danske Havne

#### **HTS (TIDL. DET DANSKE HANDELSKAMMER) OG DANSKE HAVNES OPRETTEDE VOLDGIFTSRET**

Havnebestyrelsesformand Ole Lund-Hermansen, Nykøbing F

#### **PRÆSIDIET FOR TRANSPORTØKONOMISK FORENING**

Havnebestyrelsesformand Ole Lund-Hermansen, Nykøbing F

#### **MILJØKLAGENÆVNET**

Vicekontorchef Nete Herskind, Danske Havne

#### **HAVNEKLAGENÆVNET**

Havnedirektør Bjarne Mathiesen, Århus

#### **EUROPAS MARITIME UDVIKLINGSCENTER**

Sekretariatschef Tom Elmer Christensen, Danske Havne

#### **KOORDINATIONSUDVALGET FOR SKIBSRELATEREDE SPØRGSMÅL**

Vicekontorchef Nete Herskind, Danske Havne

#### **EUROPEAN SEA PORTS ORGANISATION**

##### **General Assembly**

Adm.direktør Jens Peter Peters, ADP A/S

Havnedirektør Bjarne Mathiesen, Århus Havn

Direktør Hans Berthelsen med sekretariatschef Tom Elmer Christensen som suppleant, Danske Havne

##### **Executive Committee**

Sekretariatschef Tom Elmer Christensen, Danske Havne

##### **Marine Committee**

Havnekaptajn Søren Felix Andersen, CMP AB

##### **Transport Committee**

Kontorchef Gert Nørgaard, CMP AB, og kontorchef Henrik Munch Jensen, Århus Havn

##### **Environment Committee**

Havneingeniør Tom Hansen, Aalborg Havn A/S

##### **Statistics Committee**

Kontorchef Henrik Munch Jensen, Århus Havn



Danske Havne  
Weidekampsgade 10  
2300 København S

Tlf: 33 70 31 37  
Fax: 33 70 30 60  
E-mail: [bgi@kl.dk](mailto:bgi@kl.dk)  
[www.danske-havne.dk](http://www.danske-havne.dk)

ISBN 87-7848-826-5