

Edvard Thomsens Vej 14
2300 København S
Telefon 72267094
Fax 7262 6790
kmo@tbst.dk
www.trafikstyrelsen.dk

Notat
Journal TS699-00011
Dato 21. september 2015

SKEMA: Meld en "sær" regel – ændret definition

Udfyld venligst skemaet nedenfor (et skema pr. regel)

Beskrivelse og angivelse af reglen

Angiv bekendtgørelsesnummer, paragraf-nr., samt evt. stk.-nr. og beskriv "problemstillingen" med reglen.

**Bekendtgørelse om sikring af havne BEK nr. 896 af 09/07/2010
(Transportministeriet) § 2 stk. 11**

**Bekendtgørelse om sikring af havnefaciliteter BEK nr. 414 af
08/05/2012 (Transportministeriet) § 3 stk. 12**

Sikringsrelateret hændelse (definition):

En mistænkelig handling eller omstændighed, som **kan udgøre** en trussel mod havnen, en havnefacilitet, mod et skib eller **mod mennesker** på disse lokaliteter.

Hvem er berørt af reglen?

Havne med skibsanløb dækket af ISPS-koden/SOLAS vedr. maritim sikring. 83 havne og 211 havnefaciliteter.

Et centralt spørgsmål har gået på forskellen mellem at "**udgøre en trussel**" i den danske oversættelse og bekendtgørelsens "**kan udgøre en trussel**". Den engelske version bruger formuleringen "threatening the security of a ship." Hvor den danske oversættelse umiddelbart kan forstås som en henvisning til en trussel mod selve skibet eller havnefaciliteten, taler den engelske version om en trussel mod sikringen af et skib eller en havnefacilitet.

Det vurderes på denne baggrund, at fortolkningen, hvorefter en hændelse skal udmønte sig i en konkret trussel, kan henføres til den danske oversættelse. En trussel mod sikringen må forstås bredere end en direkte trussel mod en facilitet eller et skib. Maritim sikring er ikke et generelt værktøj til imødegåelse af forhold, som ikke truer sikringen af havnefaciliteter og skibstrafik.

Rettelsen vil bringe definitionen i overensstemmelse med formålet med maritim sikring af havnefaciliteter jf. forordningens art. 1 at forbedre sikringen af skibe der anvendes til international samhandel og de tilhørende havneanlæg mod truslen om forsætlige ulovlige handlinger. ISPS-kodens A-del, pkt. 1.2 supplerer med, at målsætningen er at træffe præventive foranstaltninger mod sikringsrelaterede hændelser.

I den danske bekendtgørelses definition tilføjes, at en sikringsrelateret hændelse kan udgøre **en trussel mod mennesker på skibe eller havnefaciliteter**. I præamblen til forordning 725/2004/EF anføres det, at en trussel også omfatter ”**passagerer** der benytter sig af denne transportform”. Imidlertid er der ikke anledning til at udvide fortolkningen til at anføre, at hændelser der udgør en trussel mod mennesker på en facilitet – f.eks. et tilfældigt voldeligt overfald mellem to ansatte på en facilitet – kan betegnes som en sikringsrelateret hændelse. Passagerer er færgepassagerer, hvorfor det logisk kan sluttes, at dette også vil omfatte passagerer på en havnefacilitet, der venter på at komme ombord på en færge, da et anslag mod disse også vil udgøre en trussel mod skibstrafikken som helhed. Passagerer er blot en type af ”gods” – andre godstyper nævnes ikke specifikt i forordningens definitioner.

Bør reglen ophæves/ændres?

Definitionen i begge bekendtgørelser bør ændres i overensstemmelse med ordlyden i forordningen for at sikre en ens og mere afgrænset betydning af definitionen, der ikke giver anledning til væsentlige misforståelser.

Hvad er dit forslag til alternativ regulering?

Er der f.eks. regler i andre lande, som Danmark burde indføre? Link gerne til reglen.

Konsekvensrettelse af de danske bekendtgørelser i overensstemmelse med forordningen:

En sikringsrelateret hændelse defineres i den danske oversættelse af 725/2004/EF (bilag 1 – SOLAS XI-2 regel 1.1.13) som: ”..enhver mistænkelig handling eller omstændighed, som **udgør** en trussel mod et skib(..) eller mod en havnefacilitet, grænseflade mellem skib og havn eller aktiviteter mellem skibe.”

Den engelske version lyder: ”..any suspicious act or circumstance **threatening** the security of a ship (..) or of a port facility or of any ship/port interface or any ship to ship activity.”

For så vidt angår ordlyden i den danske bekendtgørelse anbefaler Danske Havne at ændre definitionen til:

En mistænkelig handling eller omstændighed, som truer sikringen af et skib eller en havnefacilitet.

Definitionen vil således komme til at svare til den engelske version, og det er Danske Havnes opfattelse, at denne definition i højere grad imødekommer formålet med ISPS-koden.

SKEMA: Meld en "sær" regel: Ændret definition af en havnefacilitet i forbindelse med ISPS

Udfyld venligst skemaet nedenfor (et skema pr. regel)

Beskrivelse og angivelse af reglen

Angiv bekendtgørelsesnummer, paragraf-nr., samt evt. stk.-nr. og beskriv "problemstillingen" med reglen.

Bekendtgørelse om sikring af havne BEK nr. 896 af 09/07/2010 (Transportministeriet) § 2 stk. 3

Bekendtgørelse om sikring af havnefaciliteter BEK nr. 414 af 08/05/2012 (Transportministeriet) § 3 stk. 6

Havnefacilitet (definition):

Et sikringsmæssigt område, godkendt af Kystdirektoratet (Nu: Trafik- og Byggestyrelsen), hvor grænsefladen mellem skib og havn findes. Alt efter omstændighederne kan der være tale om ankerpladser, venteplasser og indsejlingsområder.

Hvem er berørt af reglen?

Havne med skibsanløb dækket af ISPS-koden/SOLAS vedr. maritim sikring. 83 havne og 211 havnefaciliteter.

Hvor der i forordningen tales om "ankomstfaciliteter fra søsiden", anvendes ordet "indsejlingsområder" i den danske bekendtgørelse. Danske Havne finder, at der ikke bør være tvivl, om at der anvendes samme område i en dansk kontekst som i de internationale regler, da dette er genstand for misforståelser.

Bør reglen ophæves/ændres?

Definitionen i begge bekendtgørelser bør tilrettes således, at den svarer til definitionen i forordningens art. 2 for at sikre ens definition samt mere afgrænset betydning af definitionen, så der ikke gives anledning til væsentlige misforståelser.

Hvad er dit forslag til alternativ regulering?

Er der f.eks. regler i andre lande, som Danmark burde indføre? Link gerne til reglen.

For så vidt angår ordlyden i de danske bekendtgørelser anbefaler Danske Havne at ændre definitionen til:

Et sikringsmæssigt område, godkendt af Trafik- og Byggestyrelsen, hvor grænsefladen mellem skib og havn findes. Alt efter omstændighederne kan der være tale om ankerpladser, ventepladser og ankomstfaciliteter fra søsiden.

SKEMA: Meld en "sær" regel: Tilføjelse af definition vedr. ISPS

Udfyld venligst skemaet nedenfor (et skema pr. regel)

Beskrivelse og angivelse af reglen

Angiv bekendtgørelsesnummer, paragraf-nr., samt evt. stk.-nr. og beskriv "problemstillingen" med reglen.

Bekendtgørelse om sikring af havne BEK nr. 896 af 09/07/2010 (Transportministeriet)

Bekendtgørelse om sikring af havnefaciliteter BEK nr. 414 af 08/05/2012 (Transportministeriet)

Forsætlig ulovlig handling (definition)

Definitionen eksisterer ikke i de danske bekendtgørelser

Hvem er berørt af reglen?

Havne med skibsanløb dækket af ISPS-koden/SOLAS vedr. maritim sikring. 83 havne og 211 havnefaciliteter.

Formålet med maritim sikring er i vid udstrækning at opsætte rammer for at forebygge forsætlige ulovlige handlinger rettet mod søfarten og havnefaciliteterne. Definitionen er derfor efter Danske Havnes opfattelse meget central for arbejdet med maritim sikring. Den danske bekendtgørelse om sikring af havnefaciliteter indeholder ikke en tilsvarende definition, ligesom begrebet i øvrigt ikke anvendes i bekendtgørelsen.

Bør reglen ophæves/ændres?

Det er Danske Havnes opfattelse, at en så central definition bør fremgå direkte af de danske bestemmelser. Derfor anbefaler Danske Havne, at definition gengives i den danske bekendtgørelse om sikring af havnefaciliteter

Hvad er dit forslag til alternativ regulering?

Er der f.eks. regler i andre lande, som Danmark burde indføre? Link gerne til reglen.

For så vidt angår ordlyden i de danske bekendtgørelser anbefaler Danske Havne at tilføje definitionen af en forsætlig ulovlig handling:

En forsætlig handling, som på grund af sin art eller den sammenhæng, den indgår i, kan forårsage skader på skibe, der benyttes i international eller i indenlandsk fart, eller på disses passagerer, last eller tilknyttede havnefaciliteter.

SKEMA: Meld en "sær" regel: Tilføjelse af definition vedr. sikringsniveau

Udfyld venligst skemaet nedenfor (et skema pr. regel)

Beskrivelse og angivelse af reglen

Angiv bekendtgørelsesnummer, paragraf-nr., samt evt. stk.-nr. og beskriv "problemstillingen" med reglen.

Bekendtgørelse om sikring af havne BEK nr. 896 af 09/07/2010 (Transportministeriet)

Bekendtgørelse om sikring af havnefaciliteter BEK nr. 414 af 08/05/2012 (Transportministeriet)

Sikringsniveau (definition)

Tilføjelse til definitionen i de danske bekendtgørelser

Hvem er berørt af reglen?

Havne med skibsanløb dækket af ISPS-koden/SOLAS vedr. maritim sikring. 83 havne og 211 havnefaciliteter.

I begge bekendtgørelser anvendes begrebet sikringsniveau. Der findes tre forskellige sikringsniveauer, som er defineret i begge de danske bekendtgørelser. Definitionen på sikringsniveauer i direktivet stammer fra forordningen, og dermed ISPS-kodens A-del pkt. 1.14, hvor sikringsniveau defineres som: "En angivelse af graden af risiko for, at en sikringsrelateret hændelse vil blive forsøgt eller vil forekomme".

For at lette forståelsen af inddelingen i tre sikringsniveauer anbefaler Danske Havne, at denne definition indarbejdes i begge danske bekendtgørelser

Bør reglen ophæves/ændres?

Det er Danske Havnes opfattelse, at en så central definition bør fremgå direkte af de danske bestemmelser. Derfor anbefaler Danske Havne, at definition gengives i den danske bekendtgørelse om sikring af

havnefaciliteter

Hvad er dit forslag til alternativ regulering?

Er der f.eks. regler i andre lande, som Danmark burde indføre? Link gerne til reglen.

For så vidt angår ordlyden i de danske bekendtgørelser anbefaler Danske Havne at tilføje definitionen af sikringsniveau:

En angivelse af graden af risiko for, at en sikringsrelateret hændelse vil blive forsøgt eller vil forekomme.

SKEMA: Meld en "sær" regel: Revision af havnefacilitetssårbarhedsvurderinger og havnefacilitetssikringsplaner

Udfyld venligst skemaet nedenfor (et skema pr. regel)

Beskrivelse og angivelse af reglen

Angiv bekendtgørelsesnummer, paragraf-nr., samt evt. stk.-nr. og beskriv "problemstillingen" med reglen.

Bekendtgørelse om sikring af havnefaciliteter BEK nr. 414 af 08/05/2012 (Transportministeriet) Kapitel 4 § 13 stk. 2

Revision af havnefacilitetssårbarhedsvurderinger og havnefacilitetssikringsplaner:

Regelforenklning af de danske regler, da EU-direktivet ikke indeholder krav om, at både en PFSA og en PFSP skal fornys mindst hvert 5. år.

Hvem er berørt af reglen?

Havne med skibsanløb dækket af ISPS-koden/SOLAS vedr. maritim sikring. 83 havne og 211 havnefaciliteter.

Ifølge forordningens art. 3, stk. 6 skal en PFSA (sårbarhedsvurdering) fornys hver 5. år. PFSP (sikringsplan) nævnes ikke i denne forbindelse.

Den danske bekendtgørelse indeholder krav om, at både en PFSA og en PFSP skal fornys mindst hvert 5. år.

I Danmarks nabolande er ikke fastsat lignende krav om faste 5-års fornyelser af en PFSP. Derimod er udgangspunktet, at ændringer i risikoprofilen, som følge af ændringer i PFSA'en, som udgangspunkt medfører krav om en ny PFSP.

Danske Havne er opmærksom på, at det eksisterende krav om en ny PFSP hvert 5. år sikrer overholdelsen af ISPS kodens krav til revision af planerne. Ligeledes gør det forhold, at planen skal godkendes af myndigheden på området, at der leves op til kravet om, at planrevisioner skal foretages af personale, der er uafhængigt af de aktiviteter, der

revideres. Danske Havnenes fokus er, at der i de danske regler stiles krav om en egentlig fornyelse, der kan forstås som en fuldstændig omskrivning af PFSP'en, uanset at der ikke er ændringer i en nygodkendt PFSA.

Bør reglen ophæves/ændres?

Definitionen i bekendtgørelsen bør ændres i overensstemmelse med ordlyden i forordningen for at sikre ens definition samt mere afgrænset betydning af definitionen, så det ikke giver anledning til væsentlige misforståelser eller uforholdsmæssig administrative omkostninger.

Hvad er dit forslag til alternativ regulering?

Er der f.eks. regler i andre lande, som Danmark burde indføre? Link gerne til reglen.

Danske Havne anbefaler, at der foretages en ændring i bekendtgørelsen om sikring af havnefaciliteter § 13, således at der ikke fremadrettet stilles krav til fornyelse af en PFSP hvert 5. år.

I stedet anbefaler Danske Havne, at der indsættes en bestemmelse, hvorefter der stilles krav om, at PFSP'en ajourføres og i fornødent omfang revideres i henhold til den (ved 5 års fornyelse) godkendte PFSA. Den ajourførte og reviderede PFSP sendes herefter til godkendelse i Trafik- og Byggestyrelsen med henblik på at sikre overensstemmelse mellem den godkendte PFSA og den ajourførte og evt. reviderede PFSP.

SKEMA: Meld en "sær" regel: Betingelserne for driftssamarbejde mellem havne, herunder mulighed for at drive andre havne

Udfyld venligst skemaet nedenfor (et skema pr. regel)

Beskrivelse og angivelse af reglen

Angiv bekendtgørelsesnummer, paragrafnummer, samt evt. stk.-nummer og beskriv "problemstillingen" med reglen.

Havneloven definerer i § 6a, at: "En havn kan uanset organisationsform 1) forestå drift og anlæg af havneinfrastruktur, herunder af dækkende værker, kajer og havnebassiner, 2) udleje arealer og eksisterende bygninger på havnen til private virksomheder på markedsvilkår og 3) indgå i samarbejde med andre havne om drift og udvikling af havnens infrastruktur, bygninger og faciliteter og om indkøb af varer og tjenesteydelser."

Det vil give mening, at de, der ikke kan eller vil drive en havn, erhvervshavn eller lystbådehavn, kan betale sig fra det hos en kompetent havn – også en havn fra en anden kommune.

Ikke desto mindre har flere havne fået afslag på at etablere aktiviteter uden for kommunegrænsen, hvilket har stoppet flere initiativer.

Hvem er berørt af reglen?

Både de havne, der gerne vil drive andre havne på forretningsmæssige vilkår, og de havne og kommuner, der gerne vil have drevet havnen på effektiv vis.

Bør reglen ophæves/ændres?

Det præciseres i havneloven, at a/s-havne og selvstyrehavne kan drive andre havne erhvervsmæssigt, herunder lystbådehavne, uden at skulle operette selvstændige selskaber til formålet, og at det kan ske på tværs af kommunegrænser.

Hvad er dit forslag til alternativ regulering?

Er der f.eks. regler i andre lande, som Danmark burde indføre? Link gerne til reglen.

SKEMA: Meld en "sær" regel: Fastsættelse af vederlag for medlemmer af kommunale selvstyrehavnes bestyrelser

Udfyld venligst skemaet nedenfor (et skema pr. regel)

Beskrivelse og angivelse af reglen

Angiv bekendtgørelsesnummer, paragrafnummer, samt evt. stk.-nummer og beskriv "problemstillingen" med reglen.

Bekendtgørelse nr. 625 af 30. juni 2003: Bekendtgørelse om vederlag m.v. til medlemmer af kommunale selvstyrehavnes bestyrelser §1 om fastsættelse af honorar til menige bestyrelsesmedlemmer. Bekendtgørelsen indeholder kun bestemmelser for formand og medlemmer, og det er fortolket som, at der ikke kan gives særlige vilkår for en næstformand

Hvem er berørt af reglen?

Selvstyrehavne, der ønsker at rekruttere til bestyrelsen.

Bør reglen ophæves/ændres?

Reglen bør tilpasses, så selvstyrehavne **kan** give et højere honorar for menige bestyrelsesmedlemmer og/eller næstformand, hvis det er nødvendigt i forhold til at rekruttere medlemmer med særlige kompetencer

Hvad er dit forslag til alternativ regulering?

Er der f.eks. regler i andre lande, som Danmark burde indføre? Link gerne til reglen.

Selvstyrehavnen er i henhold til havneloven en selvstændig virksomhed, hvor kommunalbestyrelsen vælger havnebestyrelsen. Sigtet med selvstyrehavnen er ifølge havneloven at øge konkurrencedygtigheden gennem større forretningsorientering af havnevirksomheden. Derfor bør havnebestyrelsen også kunne tiltrække medlemmer på konkurrencedygtige vilkår.

SKEMA: Meld en "sær" regel: Funktionsperiode for medlemmer af kommunale selvstyrehavnes bestyrelser

Udfyld venligst skemaet nedenfor (et skema pr. regel)

Beskrivelse og angivelse af reglen

Angiv bekendtgørelsesnummer, paragrafnummer, samt evt. stk.-nummer og beskriv "problemstillingen" med reglen.

Havnelovens § 9, stk. 2, siger: "Havnens ledelse varetages af en havnebestyrelse, der vælges af kommunalbestyrelsen. Havnebestyrelsens medlemstal skal være ulige. Valget sker på kommunalbestyrelsens konstituerende møde og har virkning for kommunalbestyrelsens funktionsperiode. Havnebestyrelsen vælger en

Hvem er berørt af reglen?

Dette indebærer, at valg til havnebestyrelsen gælder for hele kommunalbestyrelsens valgperiode på 4 år. Odense Havn og Odense Kommune fik således i 2014 afslag på udskiftning af eksterne erhvervsrepræsentanter i løbet af valgperioden. Havnens og kommunens ønske var at kunne udskifte de eksterne bestyrelsesmedlemmer, når der var behov for personer med andre kompetencer. Dette kunne typisk ske ved de årlige evalueringer af bestyrelsens arbejde og opgaver.

Hirtshals Havn har med henblik på at sikre kontinuitet i bestyrelsen forsøgt at indføre en forskydning på to år mellem den periode, hvori bestyrelsesmedlemmer udpeget af byrådets midte og medlemmer udpeget udenfor byrådet sidder i bestyrelsen. Forskydningen skulle sikre, at havnen efter et kommunalvalg ikke står med en helt ny bestyrelse og dermed kan komme til at stå handlingslammet. Det er imidlertid ikke muligt at indføre forskydningen, da et byråd ikke kan forpligte et efterfølgende byråd.

Bør reglen ophæves/ændres?

Det fremgår af bemærkningerne til havneloven, at: "Det bemærkes i øvrigt, at havnebestyrelsens medlemmer bør udpeges i henhold til samfunds-, ledelses- og forretningsmæssige hensyn." Derfor vil det være naturligt, at f.eks. eksterne bestyrelsesmedlemmer skal kunne udpeges for en kortere periode end den kommunale valgperiode.

Hvad er dit forslag til alternativ regulering?

Er der f.eks. regler i andre lande, som Danmark burde indføre? Link gerne til reglen.

Det defineres lovgivningsmæssigt, at: "Havnens ledelse varetages af en havnebestyrelse, der vælges af kommunalbestyrelsen, og som afspejler samfunds-, ledelsesmæssige- og forretningsmæssige hensyn. Sammensætningen og funktionsperioden af havnebestyrelsen fastlægges i havnens vedtægter."

SKEMA: Meld en "sær" regel: Kategorisering af a/s havne i regnskabsklasse D

Udfyld venligst skemaet nedenfor (et skema pr. regel)

Beskrivelse og angivelse af reglen

Angiv bekendtgørelsesnummer, paragrafnummer, samt evt. stk.-nummer og beskriv "problemstillingen" med reglen.

I havnelovens § 10 fremgår det, at "... En havn organiseret som et helt kommunalt ejet aktieselskab sidestilles med statslige aktieselskaber i selskabsloven og i årsregnskabsloven."

Hvem er berørt af reglen?

Dette indebærer, at a/s havne er kategoriseret som klasse D virksomheder i årsregnskabsloven, da de er sidestillet med statslige selskaber. Det er nok at "skyde gråspurve med kanoner," så derfor bør der ske lempelse på regnskabskravene. Regnskabsklasse D omfatter store børsnoterede selskaber og statslige aktieselskaber.

Ved at tilhøre klasse D er virksomhederne underlagt skrappe krav til aflæggelse af årsregnskabet end klasse B og C. Der er ingen størrelseskrav til a/s havne. Regnskabsklasse B omfatter virksomheder med en balancesum under 36 mio. kroner, mens klasse C omfatter de virksomheder, der ikke er omfattet af klasse A og B og ikke er børsnoterede eller statslige aktieselskaber.

Bør reglen ophæves/ændres?

I takt med, at man politisk har lempet regnskabskravene til klasse B og C selskaber, jf. EU's seneste regnskabsdirektiv, bør det overvejes også at lempe på kravet om, at a/s havne uanset størrelse skal være klasse D selskaber i regnskabsmæssig forstand.

Hvad er dit forslag til alternativ regulering?

Er der f.eks. regler i andre lande, som Danmark burde indføre? Link gerne til reglen.

Lovgivningen tilrettes, således at: "... En havn organiseret som et helt kommunalt ejet aktieselskab sidestilles med statslige aktieselskaber i selskabsloven og følger årsregnskabslovens krav til balancesum ved fastlæggelse af regnskabsklasse."

SKEMA: Meld en "sær" regel: Ansættelse af direktion

Udfyld venligst skemaet nedenfor (et skema pr. regel)

Beskrivelse og angivelse af reglen

Angiv bekendtgørelsesnummer, paragrafnummer, samt evt. stk.-nummer og beskriv "problemstillingen" med reglen.

Havnelovens § 9. stk. 3 fastsætter, at kommunalbestyrelsen efter havnebestyrelsens indstilling skal godkende ansættelse og afskedigelse af havnedirektøren.

Det følger af Styrelseslovens § 67, at "Bestemmelser om løn- og øvrige ansættelsesforhold for personale i kommunal tjeneste skal godkendes af det i stk. 2 nævnte lønningsnævn. Nævnet skal endvidere godkende bestemmelser om løn- og ansættelsesforhold for personale ved kommunale selvstyrehavne, jf. lov om havne...".

Hvem er berørt af reglen?

Direktionen i havnene, idet deres ansættelsesvilkår kobles til den kommunale forvaltning, selvom der er tale om økonomisk selvstændige enheder, alene med kommunalt ejerskab. Det betyder, at der er begrænsninger på, hvilken løn og personalegoder direktøren kan oppebære, da det skal være i overensstemmelse med de almindelige kommunale bestemmelser.

Bør reglen ophæves/ændres?

Som i ethvert andet selskab kan det være ønskeligt, at denne kompetence placeres hos havnebestyrelsen, som også bør tage stilling til løn- og ansættelsesvilkår.

Hvad er dit forslag til alternativ regulering?

Er der f.eks. regler i andre lande, som Danmark burde indføre? Link gerne til reglen.

Det præciseres i loven, at det er havnebestyrelsen, der godkender havnedirektørens løn og vilkår tillige med vilkår for ledende medarbejdere, uanset organiseringsform for havnen.

SKEMA: Meld en "sær" regel: Støjmåling af havnestøj

Udfyld venligst skemaet nedenfor (et skema pr. regel)

Beskrivelse og angivelse af reglen

Angiv bekendtgørelsesnummer, paragrafnummer, samt evt. stk.-nummer og beskriv "problemstillingen" med reglen.

Planloven § 15 a. En lokalplan må kun udlægge støjbelastede arealer til støjfølsom anvendelse, hvis planen med bestemmelser om etablering af afskærmningsforanstaltninger m.v., jf. § 15, stk. 2, nr. 12, 18 og 21, kan sikre den fremtidige anvendelse mod støjgener.

Det betyder, at det er muligt at planlægge for boliger og andre former for støjfølsom anvendelse i områder, hvor støjen er højere end de vejledende grænseværdier, hvis der benyttes særlige vinduer, som kan sikre, at støjniveauet indendørs ikke overskrider nogle fastsatte grænseværdier, selvom vinduerne **er åbne.**

Det betyder, at det kan være meget vanskeligt for havne og havneaktiviteter at fortsætte deres virksomhed, hvis der opføres boliger som led i en byudvikling af havnenære arealer. Miljøstyrelsen nævner selv i orientering fra Miljøstyrelsens referencelaboratorium for Støjmålinger, Orientering nr. 46, 2. udgave fra april 2015 om Støj fra veje, jernbaner og virksomheder – grænseværdier for indendørs støjniveau med åbne vinduer på side 23, at kravet om åbne vinduer i princippet ikke gælder for byudviklingsområder, men kun for eksisterende boligområder.

http://www.referencelaboratoriet.dk/filer/metodeliste/2015_Referencelaboratoriet_Orientering_nr_46_2._udgave_Indendoers_stoejniveau_med_aabne_vinduer_RL20_12rev.pdf

Hvem er berørt af reglen?

Det har siden 1984 været kommunernes pligt at sikre støjensynet ved nye boliger og andre støjfølsomme funktioner langs eksisterende veje gennem kommune- og lokalplanlægningen. Der stilles krav om, at kommuneplanen skal sikre, at støjbelastede arealer ikke udlægges til eksempelvis boliger eller rekreative områder, med mindre arealet kan sikres mod støjgener gennem støjdæmpende foranstaltninger.

Havne og virksomheder, der ligger i nærheden af boliger, berøres af reglen. Støj er mange steder et problem, som havne og virksomheder forsøger at afværge. Men når nye, havnenære boligområder opføres, bør der være en større tålegrænse for støj, da man netop flytter til aktiviteten. Støjmålinger bør derfor udføres for lukkede døre og vinduer.

Begrundelsen for, at støjgrænserne skulle gælde og måles for åbne døre og vinduer, har været, at beboerne ikke fik luftet godt nok ud, men det problem bør løses ved anden udluftning eller ved, at man netop må tåle lidt mere støj, når man vælger at flytte nær havnen.

Bør reglen ophæves/ændres?

Reglen bør ændres for havnenære boligområder, sådan at støjgrænser gælder for lukkede døre og vinduer.

Hvad er dit forslag til alternativ regulering?

Er der f.eks. regler i andre lande, som Danmark burde indføre? Link gerne til reglen.

SKEMA: Meld en "sær" regel: Affaldsavgift på opfisket affald

Udfyld venligst skemaet nedenfor (et skema pr. regel)

Beskrivelse og angivelse af reglen

Angiv bekendtgørelsesnummer, paragraf-nr., samt evt. stk.-nr. og beskriv "problemstillingen" med reglen.

Bekendtgørelse af lov om afgift af affald og råstoffer (affalds- og råstofafgiftsloven) LBK nr. 311 af 01/04/2011

Heri fremgår det, at der skal betales statsafgift for landet affald.

Hvem er berørt af reglen?

Det er fisker og havn, idet de – selvom det ikke er dem, der forurener – betaler for at rydde op i havene. Fiskeriet er således det eneste erhverv, der lander maritimt affald.

Fiskeren betaler i form af plads på skibet, der ellers kunne være anvendt til fisk.

Havnen bruger arealer, ressourcer og betaler afgifter til staten. Miljøledelse er en naturlig del af havnedrift, men det bør fiskere og havne ikke straffes for.

Havnene har pligt til at modtage driftsaffald uden udgift for fartøjerne, og fiskeflåden har pligt til at bringe det opfiskede affald i land. Derfor vil en afgiftsfritagelse bringe en vis rimelighed i havnenes opfyldelse af miljøforpligtelsen.

En opgørelse af mængde landet affald og totalomkostninger af statsafgifter for 2014 i fiskerihavnene i Hvide Sande, Thorsminde, Thyborøn, Hanstholm, Hirtshals og Skagen:

- Total mængde landet affald i 2014 er 268 ton.

- Total beløb for statsafgift for landet affald i 2014 er 127.338 kr.

Omkostninger til statsafgift udgør i øvrigt kun ca. 10 % af de totale omkostninger til håndtering af landet affald. Havnens aktiviteter til og omkostning i forbindelse med håndtering af landet affald kan deles op i følgende poster:

- Håndtering, sortering og genanvendelse (arealer)
- Forbrænding
- Deponi
- Transport
- Afgifter

Havnene vil derfor fortsat have omkostninger til håndtering af affaldet, hvis statsafgiften bortfalder, hvilket havnene er helt indstillede på.

Bør reglen ophæves/ændres?

Reglen bør ændres til en særregel/undtagelse for at sikre, at en samfundsmæssig tjeneste bestående i aflevering af andres affald (herreløst) ikke straffes med en afgift.

En afgiftsfritagelse vil fjerne en uforholdsmæssig omkostning for håndtering af herreløst affald/samfundsopgave og anerkende havne og fiskeres administrative omkostninger ved at håndtere det opfiskede affald.

Hvad er dit forslag til alternativ regulering?

Er der f.eks. regler i andre lande, som Danmark burde indføre? Link gerne til reglen.

Danske Havne anbefaler at fjerne statsafgiften på 475 kr. pr. ton landet affald, når der er tale om opfisket herreløst affald landet i havnen.

Afgiftsfritagelse

§ 6. Fritaget for afgift er:

- 1) Råstoffer, der indvindes til brug for strandfodring.
- 2) Havbundsmaterialer, der stammer fra oprensings- og uddybningsarbejder (klapmaterialer), og som nyttiggøres som råstoffer.
- 3) Rest- og affaldsprodukter, der indvindes fra allerede afsluttede depoter m.v.
- 4) Overjord og muld, der udleveres uden vederlag

5) Opfisket affald

SKEMA: Meld en "sær" regel. Krav om uddannelse af driftsledere på havnenes spulefelter

Udfyld venligst skemaet nedenfor (et skema pr. regel)

Beskrivelse og angivelse af reglen

Angiv bekendtgørelsesnummer, paragrafnummer, samt evt. stk.-nummer og beskriv "problemstillingen" med reglen.

Krav om uddannelse af driftsledere på havnenes spulefelter.

Bekendtgørelse om uddannelse af driftsledere og personale beskæftiget på deponeringsanlæg. Driftsledere på spulefelter skal gennemgå samme uddannelse som personale på en kontrolleret losseplads, selvom aktiviteterne på spulefelter ikke står mål med uddannelseskravene.

Hvem er berørt af reglen?

Havnen der har et spulefelt, hvor opgravet sediment spules ind.

På havnenes sedimentdepoter/spulefelter er der tale om ensartet materiale, der er kun aktivitet med års mellemrum, det er en entreprenør, der spuler sedimentet ind, spulefelter anlægges uden membran og perkolatopsamling etc. På et spulefelt er der ingen brandfare, kompaktering sker ikke, perkolatet skal ikke analyseres løbende, og der er ikke sundhedsmæssige risici. Der er således ikke nogen stor fællesmængde mellem aktiviteten på en losseplads og aktiviteten på et kystnært beliggende depot for havbundsmaterialer.

Uddannelsen og de 8-10 dage, der skal bruges på uddannelsen, står ikke mål med den opgave, der skal varetages.

Bør reglen ophæves/ændres?

Uddannelsen bør være tilpasset den opgave, der skal varetages. Den eneste inddømmelse myndighederne har givet, er bekendtgørelsens eksisterende § 5, stk. 5: "Personale på deponeringsanlæg for havbundsmaterialer, som er godkendt uden membran- og perkolatopsamlingsystem, skal ikke være i besiddelse af et B-bevis."

Denne undtagelse bør udstrækkes til også at gælde for driftsledere, der skal undtages for at tage et A-bevis.

Hvad er dit forslag til alternativ regulering?

Er der f.eks. regler i andre lande, som Danmark burde indføre? Link gerne til reglen.

EU's deponeringsdirektivet stiller ikke konkrete uddannelseskrav, men lægger udelukkende op til, at driftslederen skal være teknisk kompetent til at lede anlægget. At man i Danmark har valgt at gå videre med en uddannelsesbekendtgørelse er frivilligt, og derfor vil det ikke være i strid med EU-lovgivningen, hvis Miljøstyrelsen vælger at undtage spulefelternes personale fra uddannelseskravet. Tilsynsmyndigheden, som er Miljøstyrelsen, må på anden vis kunne sikre, at uddannelseskravet kan frafalde, hvis det vurderes at de nødvendige kompetencer og beredskab er til rådighed.

SKEMA: Meld en "sær" regel: Anlæg af banespor på havneområder

Udfyld venligst skemaet nedenfor (et skema pr. regel)

Beskrivelse og angivelse af reglen

Angiv bekendtgørelsesnummer, paragrafnummer, samt evt. stk.-nummer og beskriv "problemstillingen" med reglen.

Banenormer BN1. F.eks. "Projektering, etablering, tilstand og vedligeholdelse af sporskifter og sporskæringer" Banenorm BN2-15-2 –
Se flere normer her
<http://www.bane.dk/publikationer.asp?artikelID=6643>.

I dag skal banespor på havneområder etableres som alle andre jernbanespor uagtet, at der på havneområder generelt er en max. hastighed for færdsel på 30 km/timen, og trafikken kan være relativt

Hvem er berørt af reglen?

Havne, der ønsker at etablere eller vedligeholde jernbanespor på havneområdet. Banenormer udarbejdes af BaneDanmark og gælder kun for de områder, der ligger inden for BaneDanmarks ansvar som infrastrukturforvalter. Andre infrastrukturforvaltere skal søge selvstændig godkendelse i Trafik- og Byggestyrelsen om brug af BaneDanmarks banenormer.

Anlæggelse og vedligehold af jernbanespor er meget omkostningstungt, og det er svært for den enkelte havn eller virksomheder, der har egentlige eller uegentlige havnespor eller firmaspor at få en fornuftig forretning af anlægget.

Målet er generelt at fremme brug af godsbanetransport, og derfor kan det være formålstjenesteligt at få afdækket, om der kan ske en reduktion af kravene under hensyntagen til den begrænsede brug af sporene. Der skal være proportionalitet mellem krav til anlægget og den belastning, der er tale om

Bør reglen ophæves/ændres?

Reglerne bør ændres, så der er mulighed for at etablere skinner, sveller og sporskifter, der matcher den reelle belastning.

Hvad er dit forslag til alternativ regulering?

**Er der f.eks. regler i andre lande, som Danmark burde indføre?
Link gerne til reglen.**

Regler, der som nævnt giver mulighed for at etablere skinner, sveller og sporskifter, der matcher den reelle belastning.

SKEMA: Meld en "sær" regel: Havnes mulighed for at adskille tinglysning for arealer og bygninger

Udfyld venligst skemaet nedenfor (et skema pr. regel)

Beskrivelse og angivelse af reglen

Angiv bekendtgørelsesnummer, paragrafnummer, samt evt. stk.-nummer og beskriv "problemstillingen" med reglen.

Havnens mulighed for at sælge bygninger på lejet grund til havnevirksomheder er underlagt en uhensigtsmæssig retspraksis i Tinglysningslovens §§ 10 og 19 – Lovbekendtgørelse nr. 1075 af 30. september 2014.

Grund og bygninger der er tinglyst sammen kan ikke senere adskilles

Hvem er berørt af reglen?

Nogle havnearealer lejes ud til havnevirksomheder. Normalt opfører havnevirksomheden selv bygninger på arealet. I nogle tilfælde ligger der på den lejede grund bygninger, som havnen har opført og tinglyst sammen med grunden. Havnevirksomhederne kan ønske at købe bygningerne til eget brug. Samtidig ønsker havnen ikke at afstå arealet.

Reglerne i tinglysningsloven og deres administration betyder, at køberen af bygningen ikke kan tinglyse sin ret på bygningen på et såkaldt bygningsblad. Det afskærer køberen fra at optage lån i bygningen, da grund og bygning oprindeligt er tinglyst sammen.

Bør reglen ophæves/ændres?

Reglen bør ændres, så der gives dispensation fra normal praksis ved tinglysning af bygninger på lejet grund på havnearealer, sådan at grund og bygning kan få hvert sit tinglysningsblad, selvom de oprindeligt var tinglyst sammen.

Hvad er dit forslag til alternativ regulering?

Er der f.eks. regler i andre lande, som Danmark burde indføre? Link gerne til reglen.

SKEMA: Meld en "sær" regel – Krav til brandslukningsudstyr på havneoplag

Udfyld venligst skemaet nedenfor (et skema pr. regel)

Beskrivelse og angivelse af reglen

Angiv bekendtgørelsesnummer, paragrafnummer, samt evt. stk.-nummer og beskriv "problemstillingen" med reglen.

Krav til brandslukningsudstyr på havneoplag.

Tekniske forskrifter for træbearbejdning og træoplag, plastforarbejdning og plastoplag, korn- og foderstofvirksomheder, fremstilling og oplagring af mel. Visse brandfarlige virksomheder og oplag, 11050 af 1. februar 1990 med senere ændringer.

Der er tale om meget omkostningstunge krav, der giver praktiske uhensigtsmæssigheder.

Hvem er berørt af reglen?

Reglen berører havne og havnevirksomheder, der opfører bygninger til oplag af løsvare under tag. Godsterminaler og oplag på havne er omfattet af de samme regler og krav som en lang række forarbejdningsindustrier og deres oplag. Men karakteren af aktiviteten og havnens beliggenhed er væsentlig forskellig fra aktiviteten i f.eks. et snedkerværksted eller en melmølle.

Afsnit 6.4. i den tekniske forskrift kræver eksempelvis, at en brandsektion på over 2.000 m² skal forsynes med et automatisk sprinkleranlæg. Det har en væsentlig økonomisk byrde men det har også en række praktiske implikationer. F.eks. på et kornoplag, hvor der er køretøjer, der kører ud og ind af oplaget, er uforeneligt med et sådan krav. Sprinkleranlægget aktiveres af udstødning fra de store maskiner, hvilket ødelægget kornet.

Bør reglen ophæves/ændres?

Kravene bør tilpasses den aktivitet, der er på havne, og den særlige beliggenhed havne har.

Hvad er dit forslag til alternativ regulering?

Er der f.eks. regler i andre lande, som Danmark burde indføre? Link gerne til reglen.

Ifølge vores oplysning er kravet til, hvornår der f.eks. skal etableres særlig brandslukningsudstyr på et oplag på en havn eller terminal, væsentligt lempeligere i Sverige. Her er der efter vores oplysning først et krav, når der er tale om en brandsektion med et areal på mere en

SKEMA: Meld en "sær" regel: Manglende erstatning som følge af stormflod

Udfyld venligst skemaet nedenfor (et skema pr. regel)

Beskrivelse og angivelse af reglen

Angiv bekendtgørelsesnummer, paragrafnummer, samt evt. stk.-nummer og beskriv "problemstillingen" med reglen.

Bekendtgørelse nr. 1129 af 20. oktober 2014 om stormflod og stormfald §4, stk. 2 – på negativlisten over ikke-dækningsberettigede skader er blandt andet 8) havneanlæg, kaj anlæg og 14) Løvsøre placeret på havne- og kaj anlæg.

Havne- og kaj anlæg bør kunne opnå erstatning for skader som følge af stormflod, da havneanlæg bør sikres på lige vilkår med anden privatretlig ejendom.

Hvem er berørt af reglen?

Havne ligger i sagens natur tæt ved havet, men har ikke mulighed for at sikre sig imod stormflodsskader. Danske havne gør generelt meget for at sikre sig mod klimaændringer, og incitamentet til skadesforebyggelse er en integreret del af den almindelige havnedrift.

Begrundelsen for de ikke-dækningsberettigede skader i lovforslagets bemærkninger bunder i, at hvad man i almindelighed kan forsikre ikke skal kunne dækkes af stormflodsordningen. Men stormflodsskader anses ofte som force majeure, som er dækningsundtaget i langt de fleste forsikringer. Derfor vil behovet for dækning af skader på kaj—og havneanlæg stadig opstå, selvom havnenes ejendom er forsikret. Havnene har tegnet særlige stormflodsforsikringer, men det er meget få havne, der benytter sig af dette, da selvrisikoen er skyhøj. Det er derfor hverken almindeligt eller forventeligt, at havne stormflodsforsikrer sig.

Bør reglen ophæves/ændres?

Havne- og kaj anlæg samt løsøre placeret på havne- og kaj anlæg bør igen være dækket af stormflodsordningen, som det tidligere har været tilfældet. 8) og 14) bør derfor slettes i bekendtgørelsens §4, stk. 2

Hvad er dit forslag til alternativ regulering?

Er der f.eks. regler i andre lande, som Danmark burde indføre? Link gerne til reglen.