

Carsten Niebuhrs Gade 43
1577 København V
Telefon 7221 8800
Fax 7262 6790
info@tbst.dk
www.tbst.dk

Referat
Dato 23. april 2020

Referat fra møde i Branchepanel for Havne d. 21. februar 2020

Deltagere

- Jakob Svane, Danske Shipping- og Havnevirksomheder (jasv@di.dk)
- Tine Kirk Pedersen, Danske Havne (tkp@danskehavne.dk)
- Susanne Isaksen, Danske Havne (si@danskehavne.dk)
- Eva Fiil Nielsen, Danske Havne (efn@danskehavne.dk)
- Sine Olsson Heltberg, Søfartsstyrelsen (soh@dma.dk)
- Niels Frederik Balling Larsen, Danske Rederier (nfl@danishshipping.dk)
- Alexander Rabenberg, Danske Maritime (alr@danskemaritime.dk)
- Eigil Schjønning, Sikkerhedsbranchen / ViSikrer (eigil@visikrer.dk)
- Kåre Clemmesen, Trafik- Bygge- og Boligstyrelsen (kacl@tbst.dk)
- Jan Albrecht, Trafik- Bygge- og Boligstyrelsen (jaa@tbst.dk)
- Jens Kristian Villadsen, Trafik- Bygge- og Boligstyrelsen (jeqv@tbst.dk)
- Marianne Clod Zauner, Trafik- Bygge- og Boligstyrelsen (maz@tbst.dk)
- Louise Raasgaard Mathiesen, Trafik- Bygge- og Boligstyrelsen, (loma@tbst.dk)
- Henrik Tornblad, Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen (heto@tbst.dk)

Afbud

- Jesper Sebbelin, Danske Shipping og Havnevirksomheder (jese@di.dk)
- Rikke Wetter Olufsen, Søfartsstyrelsen (rwo@dma.dk)
- Chris Holst Preuss, Landbrug og fødevarer (chhp@lf.dk)
- Lise Aaen Kobberholm, Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen (lak@tbst.dk)
- Erik Østergaard, Dansk Transport og Logistik (eo@dtl.dk)
- Klaus G. Andersen, Fredericia Shipping (kga@fredericia-ashipping.dk)
- Michael Svane, DI Transport (misv@di.dk)

- Johnny Dalgaard, Sikkerhedsbranchen / ViSikrer (johnny@visiker.dk)
- Jesper Højte Stenbæk, Dansk Erhverv (jhs@danskerhverv.dk)

Dagsorden

1. Velkomst
2. Bordrunde
3. Nyt om maritim sikring, med følgende to punkter:
 - a. Opdatering om de nye RSO (Recognised Security Organisations) regler
 - b. Cybersikkerhed i den maritime sektor
4. Havneforordningen – herunder styrelsens tilsyn
5. Havplanen – status og videre forløb v/ Søfartsstyrelsen
6. Eventuelt

Ad 1: Velkomst:

I Lise Aaen Kobberholms fravær, bød Kåre Clemmesen velkommen til mødet. Mødedeltagerne præsenterede sig herefter kort.

Ad 2: Bordrunde:

Niels Frederik Balling Larsen orienterede om Danske Rederiers deltagelse i klimapartnerskabet om det Blå Danmark. Arbejdet forventes afsluttet i slutningen af marts, og omfatter blandt andet klimatiltag i forhold til havne, skibsfart og farvandene i det hele taget. Danske Rederier udtrykte tilfredshed med RSO workshoppen, som Trafik- Bygge- og Boligstyrelsen havde taget initiativ til.

Jakob Svane orienterede om fusionen mellem Danmarks Skibsmæglerforening og Danske Havnevirksomheder, som nu er en realitet. Den kommende forventede fusion mellem Dansk Industri og Dansk Byggeri blev nævnt, hvor det bemærkes, at en række Råstofvirksomheder er medlem hos Dansk Byggeri. Derudover nævntes forholdene om arealanvendelse i havnene, hvor situationen i Kolding Havn blev brugt som reference. Problemet for mange virksomheder, der arbejder i havnene, er deres begrænset adgang til kreditlån, da de opererer på lejet areal. Dette resulterer i opkrævning af risikopræmier, hvilket kan minimeres, såfremt der ikke er usikkerhed om den fremtidige arealanvendelse og -leje.

Alexander Rabenberg nævnte at Danske Maritime også deltager i arbejdet med grønne transportløsninger. Derudover arbejder man sammen med UM og Politiet om afgrænsningen af de ydre grænser, og nævnte i den forbindelse, at Safe Sea Net meldepligten betragtes som en ydre grænse.

Eigil Schjønning understregede branchens interesse i RSO området, og særligt i hvordan de nye regler og procedurer udmøntes i praksis.

Tine Kirk Pedersen orienterede om at Danske Havne deltager i to forskellige klimapartnerskaber: Dels det Blå Danmark, og dels det om Godstrømme. Derudover arbejder man i Danske Havne også med sine egne Klimamål, herunder mulighederne indenfor cirkulær økonomi, som forventes præsenteret på årets havnekonference planlagt til slutningen af april i Aalborg. Endelig nævntes, at en række havne er i gang med at undersøge mulighederne for at etablere landstrøm, særligt til krydstogtskibe.

Jakob Svane supplerede med at man også fra deres side har fokus på alternative drivmidler. Et spås en stor fremtid, både som drivmiddel på havnene og til skibene. I den forbindelse forventes energiinfrastrukturen at spille en stigende rolle ved fremtidens lokalisering af virksomheder.

Ad 3: Nyt om maritim sikring

a. Opdatering om de nye RSO (Recognised Security Organisations) regler

TBST orienterede om baggrunden for de kommende regelændringer, herunder om EU-kommissionens inspektion udført i december 2018. EU-Kommissionen har påpeget, at udarbejdelse af sårbarhedsvurderinger er en myndighedsopgave og såfremt der anvendes konsulenter til udarbejdelse af sårbarhedsvurderinger og sikringsplaner, skal disse konsulenter komme fra anerkendte sikringsorganisationer (RSO), der lever op til EU-kravene og har fået delegeret kompetence fra TBST.

TBST har ved skriftlige henvendelser til branchepanelet givet medlemmerne mulighed for at tilkendegive, om branchen foretrækker myndigheds- eller RSO modellen. Efter en samlet vurdering har TBST besluttet at indføre en RSO-model. Valget af denne model er desuden i tråd med styrelsens sædvanlige tilgang om at lægge opgaver ud til kompetente parter frem for at beholde opgaverne i styrelsen.

TBST arbejder på at identificere, hvordan organisationer vil kunne dokumentere, at de lever op til kravene for RSO godkendelse. I den forbindelse afholdte TBST den 28. januar 2020 en workshop, hvor branchen kom med konkrete input til, hvordan opfyldelse af de enkelte kompetencekrav vil kunne dokumenteres. Derudover har styrelsen kontakt med de norske myndigheder for at tage ved lære af deres erfaringer med RSO modellen. TBST pointerede, at godkendelse som RSO vil forudsætte, at organisationen har de påkrævede kompetencer.

Derudover har styrelsen kontakt med de norske myndigheder for at tage ved lære af deres erfaringer med RSO modellen, og se hvorledes man her sikrer, at organisationer, der søger om RSO godkendelse har de nødvendige kompetencer.

Endelig er TBST i gang med at revidere bekendtgørelserne, så de afspejler den kommende RSO-model. Det er forventningen, at bekendtgørelserne sendes i høring i maj 2020, at organisationer vil kunne ansøge om RSO godkendelse i efteråret/vinteren 2020 og at modellen vil

træde i kraft den 1. januar 2021. TBST er opmærksom på, at der er behov for overgangsregler.

Flere mødedeltagere udtrykte tilfredshed med TBSTs håndtering af området, og med de gennemførte initiativer.

b. Cybersikkerhed i den maritime sektor

TBST orienterede om, at styrelsen i forbindelse med tilsynet med reglerne om maritim sikring også har fokus på cybersikkerhed hos havnene. Søfartsstyrelsen supplerede med, at de er involveret i dette arbejde, og at de blandt andet har indgået samarbejdsaftaler med myndighederne i USA og Holland.

ENISA (European Network and Information Security Agency) udgav i november 2019 publikationen "Port Cybersecurity - Good practices for cybersecurity in the maritime sector", som giver et grundlæggende indblik i området. Publikationen kan findes her: <https://www.enisa.europa.eu/publications/port-cybersecurity-good-practices-for-cybersecurity-in-the-maritime-sector>.

Den 25.-27. maj 2020 er Søfartsstyrelsen vært for en maritim cybersikkerhedskonference i Danmark, hvor offentlige myndigheder kan deltage. TBST deltager som observatør i en arbejdsgruppe.

Jakob Svane understregede behovet for at samarbejde med andre på dette område, herunder told og skat (moms), som begge administrerer en række kritiske systemer til at sikre handelen, og som derfor vurderes til at være kritiske for transportsektoren.

Niels Frederik Balling Larsen supplerede med at dette område også har stor opmærksomhed hos dem, og såfremt der er interesse for at høre mere om dette, er man velkommen til at kontakte Danske Rederier.

Ad 4: Havneforordningen – herunder styrelsens tilsyn

Punktet til dagsorden var ønsket af DI/Danske Shipping- og Havnevirkomheder, som ifølge Jakob Svane ønskede en generel drøftelse af havneforordningen, herunder relationen mellem forordningen og havneloven.

Jan Albrecht forklarede, at man i TBST finder, at både havneforordning og havnelov skal overholdes. Det blev dog samtidig fremhævet, at samspillet mellem de to regelsæt er komplekst, og at det derfor er vanskeligt at navigere i, ikke mindst i det omfang der gælder særregler for de erhvervshavne, der er omfattet af havneforordningen.

På havneområdet har virkeligheden tit indhentet de rammerne for reguleringen, hvorfor det er svært at forudse de juridiske spørgsmål, der kan opstå i den enkelte erhvervshavn også for så vidt angår de måder havnetjenester organiseres på. En nærmere vurdering vil derfor afhænge af en konkret sag, eventuelt i form af en klagesag, hvor

parterne vil blive hørt, inden sagen vurderes på baggrund af de to regelsæt.

Jan Albrecht kommenterede endvidere, at man fra TBST's side gerne ser en forenkling af den samlede regulering af området. Dette vil gøre det nemmere for alle parter, både at arbejde i og på havnene, og at administrere lovgivningen. Som et eksempel på sidstnævnte, nævntes diskussionerne om havnenes muligheder for at etablere landstrøm til f. eks. krydstogtskibe. I betragtning af, at skibe ved anløb i de sidste mange årtier har kunnet modtage både vand, el og andre services, kan diskussionen om legalitet i at havnene kan etablere og udbyde landstrøm undre.

Tine Kirk Pedersen støttede, sammen med både Jakob Svane og Niels Frederik Balling Larsen behovet for at revidere havneloven. Om end en revideret havnelov formentlig skal favne bredt, og derfor ikke nødvendigvis bliver mere simpel at administrere efter.

Eva Fiil Nielsen orienterede om, at man i Danske Havne, for dem af deres medlemmer, der er TEN-T havne, og som derfor er omfattet af havneforordningen, har udarbejdet et notat om hvorledes man sikrer finansiel transparens. Notatet, der også omfatter en skabelon, er udarbejdet i samarbejde med deres revisionselskab, og derefter præsenteret til TBST. I dialog med TBST blev notatet revideret, og det tjener nu som vejledning til havnene for at tilskynde til at, at havneordningens krav om finansiel transparens efterleves.

Ad 5: Havplanen – status og videre forløb v/ Søfartsstyrelsen

På vegne af Søfartsstyrelsen fremlagde Sine Olsson Heltberg det igangværende arbejde med udarbejdelse af en havplan. Oplægget hertil vedlægges referatet. Havplanen skal sikre en bæredygtig udnyttelse af ressourcerne på havet. Havplanen skal ses som et forsøg på at planlægge på havet, i princippet på samme måde, som man i de sidste knapt 100 år har gjort på land.

Efter godkendelse i regeringen forventes det første udkast til havplan sendt i en 6 måneders høring i sommeren 2020. Planen forventes offentliggjort i 2023 i form af en bekendtgørelse med et tilhørende digitalt kort. Arealreservationer på havet vil blive markeret på kortet, ligesom områder, hvor flere forskellige aktiviteter skal sameksistere. Behovet for sameksistens af forskellige elementer skal ses i lyset af, at stadig flere aktiviteter foregår på havet indenfor de forskellige sektorer.

Ved grænserne til andre landes havområder sker der en koordination af planlægningen, hvilket blandt andet sker gennem høringer af nabolandene.

Sejlruter og fiskesteder er ikke medtaget i udkastet til havplan. Potentielle havneudvidelser er heller ikke medtaget i udkastet til havplanen. Havneudvidelser kræver kun ændring af havplanen, såfremt de strider imod havplanens øvrige arealreservationer.

Det forventes, at havplanen skal revideres løbende, på niveau med en kommuneplan eller et landsplansdirektiv.

Ved den forestående høring anbefales det, at man zoomer ind på det digitale kort for at finde de geografiske områder, der interesserer den enkelte.

Ad 6: Eventuelt

Det kommende møde i Branchepanelet blev aftalt til september/oktober 2020. Det blev foreslået, at klimahandlingsplanen for det Blå Danmark kunne diskuteres på mødet. Andre forslag til dagsordens punkter er velkomne.

Afhængigt af behovet, inviteres der til selvstændige møder om maritim sikring og udrulningen af den nye RSO ordning.