

Edvard Thomsens Vej 14
2300 København S
Telefon
Fax 7262 6790
jul@tbs.dk
www.trafikstyrelsen.dk

Referat
Dato 1. februar 2017

Referat fra møde i Branchepanel for Havne den 9. november 2016 kl. 13.00-15.00

Deltagere

Tilstede:

- Hans Arne Kristiansen, Danske Havne
- Michael Prehn, Danske Maritime
- Jesper Højte Stenbæk, Dansk Erhverv
- Peter Olsen, Danmarks Rederiforening
- Jesper Sebbelin, Danmarks Skibsmæglerforening
- Jakob Svane, Danske Havnevirksomheder (DI)
- Keld Ludvigsen, Trafik- og Byggestyrelsen
- Janni Kjærgaard, Trafik- og Byggestyrelsen
- Toke Ture Klitgaard Lassen, Trafik- og Byggestyrelsen
- Louise Raasgaard, Trafik- og Byggestyrelsen
- Lisbet Lykke Holm, Trafik- og Byggestyrelsen
- Julie Flagsø, Trafik- og Byggestyrelsen

Afbud:

- Erik Østergaard, Dansk Transport og Logistik
- Esben Tranholm Nielsen, Landbrug & Fødevarer
- Sophie Nielsen, Søfartsstyrelsen
- Johnny Dalgaard, Sikkerheds Branchen
- Lise Aaen Kobberholm, Trafik- og Byggestyrelsen
- Gitte Jensen, Det Grønlandske Selvstyre

Dagsorden

1. Velkomst v/vicedirektør Keld Ludvigsen
2. Kort bordrunde v/alle deltagere – hvad rør der sig i branchen?
3. Opfølgning på Meld en sær regel v/vicedirektør Keld Ludvigsen
4. Status og videre proces på revidering af bekendtgørelser om maritim sikring
5. Tilfredshedsundersøgelse med Trafik- og Byggestyrelsens håndtering af maritim sikring
6. Evt.
7. Næste års møder er den 12. april 2017 og den 27. september 2017. Begge dage er hos Trafik- og Byggestyrelsen kl. 13.00-15.00

1) Velkomst v/vicedirektør Keld Ludvigsen

Vicedirektør Keld Ludvigsen bød velkommen til årets sidste møde i Branchepanel for havne. Keld Ludvigsen præsenterede Center for Transportmarketers nye kontorchef, Janni Torp Kjærgaard, som tiltrådte stillingen som kontorchef 10. oktober 2016.

Dagsordenen til dagens møde blev herefter godkendt.

2) Kort bordrunde v/alle deltagere – hvad rør der sig i branchen?

Medlemmer af branchepanelet redegjorde kort for, hvad der pt. rørte sig i branchen.

Jesper Sebbelin fra Danmarks Skibsmæglerforening orienterede om, at foreningen lige nu havde fokus på erhvervs- og uddannelsesreform. Foreningens synspunkter støttes op af flere rapporter.

Derudover var der fokus på toldsystemet og det nye toldkodex. Der havde været afholdt en række møder med departementet og SKAT om dette.

For så vidt angår containervejningen, var det Skibsmæglerforeningens opfattelse, at den var landet pænt i Danmark. Der var dog lidt udfordringer med ro/ro, men man var i dialog med Søfartsstyrelsen.

Jesper Sebbelin fortalte, at man stadig afventede en status på evalueringen af havneloven.

Jesper Sebbelin orienterede om to konkrete sager, én om besætningskifte og én om Limfjordsbroen.

Angående Safe Sea Net havde man modtaget en sag, som kunne få indikation af et møde i netværksgruppen i februar 2017.

Peter Olsen fra Danmarks Rederiforening orienterede om, at man fra deres side havde fokus på det Blå Vækst Team. Der blev i uge 45 afholdt møde, hvor emnet var den maritime bølge og digitalisering af ny teknologi.

I forhold til Short Sea Promotion Center, havde Rederiforeningen fået nogle ting på dagsorden, hvorfor der er blevet gjort opmærksomt på udfordringerne, og man var kommet med forslag til gode mulige løsninger. I digitaliseringen på EU plan fungerede brugersiden ikke optimalt.

På European Single Window fronten skulle der være møde i Bruxelles, for at finde en elektronisk løsning til et ensartet system. I øjeblikket havde tolderne i de enkelte lande egne systemer. Det ville blive nemmere, billigere og mere hensigtsmæssigt, når der blev anvendt et ens system.

Jakob Svane fra Danske Havnevirksomheder og Dansk Industri ytrede stor tilfredshed med udkastet til den nye planlov, da det ville få indgribende effekt på havneområdet. Kommunerne skulle med udkastet ind og definere områder hvor der lå produktionsvirksomheder, og disse områder skulle planlægges hertil. Med udkastet ville det ikke kun

være støjgener, men også lugt- og støvgener, som der skulle tages højde for. Det nye udkast var med til at give sikkerhed for havne og havnevirksomheders "licens to work", og fremmede sikkerheden for investeringer i sektoren.

Både Danske Havnevirksomheder og DI oplevede en stigende tendens til havneudvidelser. Og der var en vis bekymring for hvorvidt der reelt var efterspørgsel til disse udvidelser. Jakob Svaneorienterede om, at man var i dialog med Danske Havne om dette. Yderligere har den Europæiske Revisionsret offentliggjort en rapport, som konkluderede at store dele af den støtte, som er givet til havneinfrastruktur, har været spild, da behovet for udvidelsen ikke har været efterspurgt. Jakob Svane foreslog, at man i dette forum burde kigge nærmere på denne rapport og drøfte hvorvidt anbefalingerne i rapporten var relevante i forhold til Danmark.

"Bliver der investeret for meget i danske havneudvidelser?" kunne være et tema til næste møde.

Hans Arne Kristiansen fra Danske Havne orienterede om at man forventede sig meget af det Blå Vækst Team. Danske Havne afventede status på arbejdet med evalueringen af havneloven, og man var spændt på resultatet heraf. Danske Havne mente, at havneloven var forældet [Peter Olsen, Danmarks rederiforening var ikke enig her; foreningen mener, at nogle elementer af loven burde justeres]

Danske Havne støttede op om en drøftelse af den Europæiske Revisionsrets rapport om investeringer i havneudvidelser. Danske Havne mente dog ikke kun, at udvidelser handlede om etablering af yderligere kajmeter, men ligeledes om den mulighed for at skabe noget til gavn for havnes brugere og havnens virksomheder, udvidelsen bidrog til.

Afslutningsvis orienterede Hans Arne Kristiansen om at Danske Havne så udkastet til en ny planlov som vigtig, især reglerne som afgrænser havn og byplanlægning.

Michael Prehn fra Danske Maritime gav udtryk for, at det Blå Vækst team fyldte meget, også for fremtiden. Danske Maritime var glade for udkastet til planloven, dog vurderes der stadig at være udfordringer i forhold til miljølovgivningen. Men det er et skrift i den rigtige retning.

Jesper Højte fra Dansk Erhverv gav udtryk for at være rigtig godt tilfreds med dele af udkastet til ny planlov, og mindre tilfreds med andre områder. Dansk Erhverv så positivt på udvidelsen af havnebegrebet til også at rumme andre aktører, i forhold til evalueringen af havneloven.

Dansk Erhverv støtter ligeledes en drøftelse af den Europæiske Revisionsrets rapport om investeringer i havneinfrastruktur.

3) Opfølgning på Meld en sær regel v/vicedirektør Keld Ludvigsen

Medlemmerne har forud for mødet fået tilsendt en samlet oversigt over de bidrag styrelsens har modtaget i forbindelse med "Meld en

sær regel". Der var både tale om bidrag i henhold til styrelsens eget ressortområde og bidrag som henhørte under andre ministeriers ressortområde. Bidragene er blevet gennemgået enkeltvis på fire møde i Regelforenklingsudvalget, hvor styrelsen har redegjort for hvilke tiltag, som styrelsen efterfølgende vil iværksætte. Styrelsen ville på kommende møde give en status for processen.

Jakob Svane spurgte ind til bidrag nr. 6 og 7. Trafik- og Byggestyrelsen ville forud for næste møde tage kontakt til Færdselsstyrelsen og orientere branchepanelet om status for arbejdet ved første møde i 2017.

Jesper Sebbelin havde en bemærkning til bidrag nr. 5, som styrelsen vil overveje at gøre justitsministeriet opmærksom på.

Keld Ludvigsen takkede for alle de fremsendte bidrag og fortalte, at det havde været en god øvelse for styrelsen at gennemgå reglerne og se på hensigtsmæssigheden heri. Det var interessant at kunne notere sig, at flere af de "sære regler" havde bundet i misforståelser af reglerne.

4) Status og videre proces på revidering af bekendtgørelser om maritim sikring

Trafik- og Byggestyrelsen orienterede om den overståede høring vedrørende udkast til hhv. bekendtgørelse om sikring af havne og bekendtgørelse om sikring af havnefaciliteter.

I orienteringen fokuserede styrelsen på de tre betydeligste ændringer ift. tidligere, som også står anført i høringsbrevet til høringsparterne:

1. Digital fremsendelse af sikringsrelaterede oplysninger
 - *Med bekendtgørelserne skabes der mulighed for, at kommunikation vedrørende sikringsrelaterede oplysninger fremover kan ske både via anbefalet brev og via Digital Post.*
2. Hvornår en havn eller en havnefacilitet skal have en godkendelse af sårbarhedsvurdering og sikringsplan.
 - *Reglerne om, hvilke ændringer ved havnen/havnefaciliteten, der udløser krav om fornyet godkendelse af en havns/havnefacilitets sårbarhedsvurdering og sikringsplan lempes.*
 - *Fremover er der udover ved den 5-årige fornyelse kun krav om fornyet godkendelse fra Trafik- og Byggestyrelsen, hvis der sker større ændringer ved havnen/havnefaciliteten.*
3. Ikke-godkendte havnefaciliteters betjening af skibe i international fart.
 - *For at opfylde forordningen indføres udtrykkeligt krav om, at en havnefacilitet kun kan betjene et skib i international fart, hvis der er udarbejdet en sårbarhedsvurdering af*

havnefaciliteten. Desuden skal der i udgangspunktet være udarbejdet en sikringsplan.

- Dog kan en havnefacilitet – som lejlighedsvist betjener skibe i international fart, og disse skibe alene håndterer tørbulk – ansøge Trafik- og Byggestyrelsen om dispensation fra kravet om at udarbejde en sikringsplan*

5) Tilfredshedsundersøgelse med Trafik- og Byggestyrelsens håndtering af maritim sikring

Trafik- og Byggestyrelsen præsenterede resultaterne af tilfredshedsundersøgelsen med maritim sikring.

Undersøgelsen udspringer af "Arbejdsgruppen om mulig etablering af klageadgang over Trafik- og Byggestyrelsens afgørelser efter reglerne om maritim sikring".

På baggrund af drøftelser og gennemgang af konkrete cases besluttede arbejdsgruppen, at der ikke er grundlag for oprettelsen af et klagenævn. Derfor anbefalede arbejdsgruppen, at der udføres en tilfredshedsundersøgelse af Trafik- og Byggestyrelsens håndtering af området med maritim sikring.

Undersøgelsen viste, at der generelt er stor tilfredshed med Trafik- og Byggestyrelsens håndtering af maritim sikring. Især var der stor tilfredshed med den individuelle vejledning modtaget fra havneinspektørerne, som mere end halvdelen af respondenterne havde modtaget, samt kommunikationen fra styrelsen. Trafik- og Byggestyrelsen meddelte dertil, at den fortsat vil have fokus på at højne den individuelle vejledning og kommunikation.

Trafik- og Byggestyrelsen præsenterede derudover de punkter, hvor der var grobund for forbedringer:

- Antallet af iterationer i godkendelsesprocessen af sårbarhedsvurderinger og sikringsplaner kan med fordel mindskes – til fordel for både myndighed og branche. Dertil skal styrelsen forsøge at afdække, hvilke årsager der forårsager iterationerne. Samtidig vil styrelsen løbende overvåge og evaluere sagsbehandlingstider.
- Styrelsens vejledninger om maritim sikring kan optimeres ved at gøre dem mere simple og læsevenlige – et arbejde som styrelsen vil udføre i første halvdel af 2017, når de nye bekendtgørelser er trådt i kraft.

Resultatet af undersøgelsen vil blive formidlet til havnene i Trafik- og Byggestyrelsens nyhedsbrev.

6) Evt.

Jakob Svane spurgte ind til arbejdet med strategi for havplanlægning og hvilken rolle styrelsen har spillet i forbindelse hermed. Lisbet Lykke Holm, Trafik- og Byggestyrelsen, orienterede om at styrelsen har deltaget både i styregruppen og i den juridiske arbejdsgruppe. Lisbet fortalte, at der var taget højde for havnenes fremtidige udvidelsesprojekter, og at styrelsen havde været nøje inde over formuleringen i lovudkastets lovbemærkninger.

7) Næste års møder er 12. april 2017 og 27. september 2017. Begge dage er hos Trafik- og Byggestyrelsen kl. 13.00-15.00

På næste møde vil styrelsen komme med en opfølgning og status på "Meld en sær regel".

Keld Ludvigsen gav medlemmerne mulighed for at komme med ønsker til emner til næste års møder. Det blev aftalt, at styrelsen sender panelets kommissorie og brainstorm fra det første møde rundt til medlemmerne, hvorefter det vil være muligt at komme med forslag til kommende emner.

Styrelsen finder en ny dato i stedet for den 12. april 2017, da dette er dagen før skær torsdag.