

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

Notat  
Sagsnr.: TS60306-00007  
Dato: 02-09-2014

## Høringsnotat

### Bekendtgørelser om sikring af havne og havnefaciliteter

#### 1. Indledning

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen har den 9. juni 2020 sendt udkast til bekendtgørelser om sikring af havne og havnefaciliteter i høring hos de i bilag 1 nævnte høringsparter. Udkast til bekendtgørelserne har også været offentliggjort på Høringsportalen.

Høringsfristen udløb den 31. juli 2020.

Danske Regioner har meddelt, at de ikke har bemærkninger.

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen har herudover modtaget høringssvar fra Kommunernes Landsforening, Danske Havne, Justitsministeriet (Rigspolitiet og PET), ViSikrer, Erhvervsstyrelsen, Danske Rederier samt Danske Maritime og Danske Shipping- og Havnevirksomheder.

I det følgende refereres og kommenteres hovedindholdet i de modtagne høringssvar opdelt efter relevante emner. Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens kommentarer til de enkelte emner følger efter i kursiv.

#### 2. Økonomiske omkostninger

KL bemærker, at de to nye bekendtgørelser indeholder bestemmelser om, at sårbarhedsvurderinger som noget nyt fremover skal være udarbejdet af en af Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen godkendt anerkendt sikringsorganisation. Det betyder, at havne og havnefaciliteter ikke længere selv ville kunne stå for udarbejdelsen, med mindre de er godkendt som RSO (Recognised Security Organisation). Efter KL's opfattelse sætter bekendtgørelserne kun de overordnede rammer, mens betingelserne for denne nye godkendelse vil fremgå af en vejledning, som styrelsen vil udarbejde.

KL forventer, at de kommunale havne kun i begrænset omfang vil kunne løfte opgaven i eget regi, men derimod være afhængig af eksterne, anerkendte og godkendte sikringsorganisationer. Derfor bør der naturligvis være opmærksomhed på, hvilke krav til uddannelse, kurser og konsulenttid, der stilles fremadrettet til konsulenterne. Dette hensyn gælder naturligvis også andre kommunalt ejede havne med anden organisationsform, som også bør have en mulighed for uden store omkostninger og administrative krav til organisering selv at kunne blive godkendt som RSO. Der er således både administrative og økonomiske konsekvenser af forslaget for havnene.

En vejledning skal derfor bidrage til at sikre proportionalitet i godkendelseskravene, så de anerkendte sikringsorganisationer og konsulenter, der i dag løser opgaven, kan godkendes fremadrettet uden unødvendige omkostninger. Dette må også forventes at afspejle sig i den fremadrettede prisfastsættelse efter regelændringen.

Danske Havne vurderer, at bekendtgørelserne kun sætter overordnede rammer for sikring af havne- og havnefaciliteter. Den største bekymring for de danske havne ligger derfor i Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens tolkninger af kravene til godkendelse RSO, der foreligger i et vejledningsudkast – "Godkendelse af anerkendte sikringsorganisationer".

Danske Rederier bemærker, at det er afgørende, at der i de endelige vejledninger ikke indsættes sådanne yderligere krav, der vil gøre det sværere at opnå RSO-status.

#### Kommentar:

*Som nævnt i høringsbrevet vil Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen udarbejde en vejledning om krav til de anerkendte sikringsorganisationer. Formålet med vejledningen er at hjælpe ansøgere i forbindelse med ansøgning om godkendelse som anerkendt sikringsorganisation ved at uddybe og forklare de enkelte bestemmelser. Der vil ikke blive fastsat krav eller betingelser i vejledningen. Vejledningen vil give eksempler på, hvilke uddannelser og erfaringer der kan være relevante i godkendelsesøjemed, og hvordan de kan dokumenteres.*

*Med hensyn til administrative konsekvenser er der efter Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens vurdering alene tale om administrative konsekvenser, der ikke overstiger bagatelgrænsen i Erhvervs- og Vækstministeriets vejledning om erhvervsøkonomiske konsekvensvurderinger. Erhvervsstyrelsens Område for Bedre Regulering er enig i styrelsens vurdering.*

*Havne og havnefaciliteter skal også i dag udarbejde sårbarhedsvurderinger, og regelændringen om anvendelse af en RSO medfører ikke ændrede krav til selve sårbarhedsvurderingen. For de havne, der i dag selv står for udarbejdelsen af sårbarhedsvurderinger, består forskellen*

således i, at det fremover skal være en RSO, der udarbejder sårbarhedsvurderingerne. Havnen kan også vælge selv at blive godkendt som RSO.

### **3. Havnenes godkendelse som RSO**

Danske Havne mener, at havne skal kunne blive godkendt som RSO, da havnene kender skibe, virksomheder og arealerne på havnen bedst, hvilket også medvirker til bedre sårbarhedsvurderinger og sikringsplaner.

Det betyder, at TBST ikke bør overfortolke reglerne, så der stilles strenge unødvendige krav til for at blive godkendt som RSO. Det gælder fx i forhold til:

Uafhængighed af havnens økonomi  
Uafhængighed til havnens drift  
Selvstændig CVR nr. til RSO organisation.

Danske Havne frygter, at en overfortolkning af reglerne i EU forordningen kan medvirke til meget store udgifter for de danske havne både i forhold til uddannelse, kurser og konsulenttid. Danske Havne ønsker på den baggrund, at der er regler i forhold til RSO godkendelse, så havnene kan blive RSO uden meget store ekstra omkostninger til uddannelse/personale. Samt at omkostningerne til eventuelle RSO-konsulenter ikke stiger voldsomt, som følge af et lille udbud af RSO'er i Danmark og deraf høje priser.

#### Kommentar:

*Havnene kan på lige fod med andre organisationer blive godkendt som RSO'er. Fælles for alle interessenter, der ønsker at virke som RSO, er at de skal opfylde betingelserne i bekendtgørelserne. Der er ikke krav om uafhængighed i forhold til havnens økonomi eller drift eller selvstændigt CVR-nr. Dog skal man være opmærksom på at en RSO, som har udført en havnesårbarhedsvurdering (eller en revision), ikke må udarbejde eller revidere havnesikringsplanen for den samme havn, jf. direktiv 2005/65/EF om bedre havnesikring som implementeret ved § 21, stk. 4 i bekendtgørelse om sikring af havne.*

*Udarbejdelsen af sårbarhedsvurderinger er som udgangspunkt en myndighedsopgave. I medfør af EU-reglerne kan en myndighed vælge at uddelegere myndighedsopgaven til anerkendte sikringsorganisationer. Bl.a. på baggrund af branchens ønske er det fra dansk side besluttet at anvende en sådan tilgang. Kravene, der stilles til anerkendte sikringsorganisationer, skal afspejle, at der er tale om delegation af en myndighedsopgave. Ansøgere skal derfor kunne godtgøre overfor styrelsen, at de opfylder kravene til RSO'er og styrelsen skal føre tilsyn med dette.*

*Styrelsen er enig med Danske Havne i, at havnene har et stort kendskab til deres virke, hvorfor der også er stillet krav om, at havne giver RSO'en og politidirektøren de nødvendige oplysninger om havnen og havnefaciliteter til brug for udarbejdelsen af sårbarhedsvurderingen (§ 4, stk. 6 i bekendtgørelse om sikring af havne og § 5, stk. 4 i bekendtgørelse om sikring af havnefaciliteter).*

#### **4. Krav til RSO'er**

Danske Rederier anfører, at det ikke er korrekt, at kravene til RSO'er er enslydende i begge bekendtgørelser, idet der er forskel på de 12 betingelser, der findes i bilag 1 til udkast til bekendtgørelse om sikring af havnefaciliteter, og de 13 betingelser, der findes i bilag 3 til udkast til bekendtgørelse om sikring af havne.

Denne distinktion var ikke gjort i de hidtidige bekendtgørelser, hvor de 13 betingelser fra direktiv nr. 2005/65/EF er indsat i bilag 1 til bekendtgørelse om sikring af havnefaciliteter. Danske Rederier bemærker, at der er rettet op på denne fejl, der kan have betydning i forbindelse med ansøgning om RSO-status, i udkast til de nye bekendtgørelser om havnefacilitets- og havnesikring.

#### Kommentar:

*Bilagene er direkte gengivelse af hhv. forordning 725/2004/EF og direktiv 2005/65/EF.*

*Om årsagen til forskelle i ordlyden har EU-Kommissionen oplyst styrelsen, at direktivet skulle gøres havnespecifik, hvorfor ordlyden skal afspejle dette. Forskelle i ordlyden har alene dette hensyn for øje, og der er ikke indholdsmæssige forskelle i kravene. Styrelsen vil fortolke bestemmelserne i overensstemmelse hermed.*

#### **5. RSO og sikringsplaner**

Danske Havne, ViSikrer og Danske Maritime og Danske Shipping- og Havnevirksomheder ønsker en revision af direktiv 2005/65/EF om bedre havnesikring. Samtlige aktører ønsker revisionen med henblik på at kunne anvende den samme sikringsorganisation til udarbejdelse af både sårbarhedsvurderinger og sikringsplaner.

Danske Havne fremhæver, at i den virkelige verden giver det ikke mening, at samme RSO ikke kan både udarbejde sårbarhedsvurderinger og godkende sikringsplaner.

#### Kommentar:

*Styrelsen gør indledningsvis opmærksom på, at en RSO ikke må godkende sikringsplaner (dette er en opgave for styrelsen, jf. § 7 i bekendtgørelserne). Kravet om, at en RSO, som har udført en havnesårbarhedsvurdering (eller en revision) for en havn, ikke må udarbejde*

eller revidere havnesikringsplanen for den samme havn, stammer fra direktivet 2005/65/EF, som ikke kan fraviges.

Styrelsen er ikke bekendt med, at EU skulle planlægge en revision af direktivet. Ved en eventuel revision af direktivet vil styrelsen involvere branchen, herunder Danske Havne, ViSikrer og Danske Maritime og Danske Shipping- og Havnevirksomheder.

## **6. Udløb af RSO-godkendelse**

Danske Havne anfører, at sikringsorganisationen bør revurderes hvert 8. år.

ViSikrer ønsker en afklaring af, hvorfor RSO-godkendelse er tidsbegrænset til maksimalt 5 år.

### Kommentar:

*Det er uklart for styrelsen, hvad der er Danske Havnes begrundelse for at foreslå revurdering af RSO'er efter 8 år.*

*Det skal bemærkes, at, hverken direktivet eller forordningen indeholder bestemmelser om gyldighedsperiode for godkendelse af RSO'er.*

*Som nævnt ovenfor er udarbejdelsen af sårbarhedsvurderinger som udgangspunkt en myndighedsopgave, der uddelegeres til en RSO. Set i lyset af dette vurderer styrelsen det formålstjenstligt, at RSO-godkendelser skal fornyes hvert 5. år. Det bemærkes, at styrelsens godkendelser af anerkendte sikringskonsulenter efter den hidtil gældende ordning ligeledes var tidsbegrænset til 5 år.*

*De nævnte bemærkninger giver herefter ikke Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen anledning til at ændre i bekendtgørelsesudkastene.*

## **7. RSO'ernes adgang til data**

ViSikrer angiver, at RSO bør få adgang til myndighedernes data, herunder IMO, vedr. de havne og havnefaciliteter, som de har et kontraktligt samarbejde med.

### Kommentar:

*Det er uklart for styrelsen, hvad formålet med dette ønske er. Styrelsen gør dog opmærksom på, at det er gratis at oprette en profil på IMO's hjemmeside, hvis man ønsker adgang til IMO's Global Integrated Shipping Information System (GISIS), hvor der bl.a. kan findes oplysninger relateret til SOLAS kapitel X1-2 og ISPS Koden.*

## **8. PET's sikkerhedsundersøgelse af personer**

PET understreger i forbindelse med "udkast til Bekendtgørelse om sikring af havne" og "udkast til Bekendtgørelse om sikring af havnefaciliteter", under henholdsvis kapitel 3 og 4, betingelser for godkendelse som anerkendt sikringsorganisation samt kravene til sikkerhedsgod-

kendelse af konsulenter i sikringsorganisationen, at PET alene foretager sikkerhedsundersøgelser med henblik på sektoransvarlige myndigheders sikkerhedsgodkendelse af personer, og således ikke foretager sikkerhedsundersøgelse af virksomheder, organisationer, entreprenører m.v. med henblik på de sektoransvarlige myndigheders sikkerhedsgodkendelse af disse. PET kan i samråd med den nationale it-sikkerhedsmyndighed træffe afgørelse om at tildele en områdesikkerhedsgodkendelse jf. herved § 49 i cirkulære nr. 10338 af 17. december 2014 om sikkerhedsbeskyttelse af informationer af fælles interesse for landene i NATO eller EU, andre klassificerede informationer samt informationer af sikkerhedsmæssig beskyttelsesinteresse i øvrigt (Sikkerhedscirkulæret).

PET skal samtidigt gøre opmærksom på, at Sikkerhedscirkulæret også fastsætter regler for håndtering, opbevaring og elektronisk behandling af klassificerede informationer. Såfremt der er behov for at anerkendte sikringsorganisationer opbevarer eller behandler klassificeret information skal sikkerhedsmyndighederne kontaktes.

#### Kommentar:

*Styrelsen er enig i bemærkningerne og takker for præciseringen vedr. sikkerhedsgodkendelse af personer, som også er reflekteret i bekendtgørelsernes § 23, stk. 2 og § 27, stk. 2. Styrelsen er ligeledes opmærksom på Sikkerhedscirkulæret, men skal for god ordens skyld bemærke, at hverken sårbarhedsvurderinger eller sikringsplaner er klassificerede informationer i henhold til Sikkerhedscirkulæret.*

### **9. Havnenes samarbejde ved sårbarhedsvurderinger**

Rigspolitiet bemærker, at ifølge de to gældende bekendtgørelser skal sårbarhedsvurderinger udarbejdes i samarbejde mellem havnen og politiet. Ifølge udkastene ændres samarbejdet til fremover at skulle foregå mellem en anerkendt sikringsorganisation og politiet, jf. udkastet til bekendtgørelse om sikring af havne, § 4, stk. 2, og udkastet til bekendtgørelse om sikring af havnefaciliteter, § 5, stk. 2. Havnen er fortsat ansvarlig for, at der for hver enkelt havn/havnefacilitet udarbejdes en sårbarhedsvurdering, jf. henholdsvis § 4, stk. 1, og § 5, stk. 1. Havnen skal endvidere give sikringsorganisationen og politiet de nødvendige oplysninger til brug for udarbejdelsen af sårbarhedsvurderingen, jf. henholdsvis § 4, stk. 6, og § 5, stk. 4.

Der ligger imidlertid ikke i § 4, stk. 2, og § 5, stk. 2, en forudsætning om, at havnen skal indgå i samarbejdet om at udarbejde sårbarhedsvurderingen. Rigspolitiet foreslår, at dette tilføjes i bekendtgørelsernes § 4, stk. 2 og § 5, stk. 2, med henblik på at sikre, at havnen indgår i samarbejdet om udarbejdelse af sårbarhedsvurderingen, herunder så der sikres lokal forankring.

Kommentar:

*Som Rigspolitiet bemærker, er havnen forpligtet til at give den anerkendte sikringsorganisation og politiet de nødvendige oplysninger om havnen og havnefaciliteter til brug for udarbejdelsen af sårbarhedsvurderingen. Styrelsen anser lokal forankring som sikret herved.*

*De nævnte bemærkninger giver herefter ikke Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen anledning til at ændre i bekendtgørelsesudkastene.*

## **10. Politiets medvirken i sårbarhedsvurderinger**

ViSikrer finder, at politiets medvirken til udfærdigelse af sårbarhedsvurderinger bør udgå, eller der indarbejdes sagsbehandlingstider for politiets medvirken til disse.

Kommentar:

*På lignende vis som i dag forudsætter det nye RSO set-up politiets medvirken i udarbejdelse af sårbarhedsvurderinger. De personer, der er involveret i udarbejdelsen af en sårbarhedsvurdering, skal i henhold til EU-reglerne kunne trække på ekspertbistand vedrørende kendskab til aktuelle sikringstrusler og -mønstre (jf. ISPS Koden, Del B, punkt 15.4.). Med andre ord den indsigt i trusselsniveauet, som politiet i dag bidrager med ved udarbejdelsen af sårbarhedsvurderinger. Udover den offentlige del af PET's trusselsvurdering har politiet også adgang til den klassificerede del og indsigt i lignende aktuelle trusselsvurderinger, som indgår ved udarbejdelsen af sårbarhedsvurderinger. Politiets rolle er derfor yderst vigtig i udarbejdelsen af sårbarhedsvurderinger.*

*I forhold til sagsbehandlingstider skal det bemærkes, at styrelsen ikke kan fastsætte bestemmelser om andre myndigheders sagsbehandlingstider.*

*De nævnte bemærkninger giver herefter ikke Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen anledning til at ændre i bekendtgørelsesudkastene.*

## **11. Ansvar for udarbejdelse af sårbarhedsvurderinger**

Rigspolitiet bemærker vedrørende formuleringen af § 4, stk. 2, i udkastet til bekendtgørelse om sikring af havne og § 5, stk. 2, i udkastet til bekendtgørelse om sikring af havnefaciliteter, at det kan give anledning til tvivl, hvilken part (sikringsorganisationen, (havnen) eller politiet) der er ansvarlig for at udarbejde sårbarhedsvurderingen. Rigspolitiet lægger imidlertid til grund, at det er sikringsorganisationen, der er ansvarlig for udarbejdelsen.

Kommentar:

*Det fremgår af § 3 i bekendtgørelse om sikring af havne og § 4 i bekendtgørelse om sikring af havnefaciliteter, at havnen er ansvarlig for,*

at de opgaver og forpligtelser, der påhviler en havn omfattet af bekendtgørelserne, overholdes. I medfør af § 4, stk. 1 i bekendtgørelse om sikring af havne og § 5, stk. 1 i bekendtgørelse om sikring af havnefaciliteter er havnen ansvarlig for, at der er udarbejdet en sårbarhedsvurdering.

Sikringsorganisationen skal forestå selve udarbejdelsen af en sårbarhedsvurdering, jf. § 4, stk. 2, men det er havnens ansvar at sikre, at dette arbejde gennemføres.

## **12. Styrelsens udarbejdelse af sårbarhedsvurderinger**

Danske Havne og Danske Rederier finder, at det bør præciseres, i hvilke tilfælde styrelsen kan beslutte at udarbejde sårbarhedsvurderinger.

ViSikrer bemærker, at dette også fremgår af EU-forordningen. Paragraffen giver dog ingen mening uden forklaring og bør dog udgå, med mindre det kan forklares, hvorfor det skal være her.

### Kommentar:

Havnen er ansvarlig for, at der er udarbejdet en sårbarhedsvurdering. EU-reglerne lægger imidlertid op til, at kontraherende stater selv kan lave sårbarhedsvurderinger. Idet det er besluttet, at man i dansk kontekst uddelegerer myndighedsopgaven om udarbejdelse af sårbarhedsvurderinger til anerkendte sikringsorganisationer, er det hensigtsmæssigt i bekendtgørelsen at præcisere, at styrelsen (i særlige tilfælde) selv kan udarbejde sårbarhedsvurderinger.

Som ordlyden i bekendtgørelser indikerer, er der tale om særlige tilfælde, som kun undtagelsesvis vil kunne komme i spil – f.eks. hvis der er tale om helt særlige tilfælde af større samfundsmæssig betydning. Som undtagelsesbestemmelse vil det i sagens natur bero på en konkret vurdering i den pågældende situation, hvorfor der ikke i bekendtgørelsen kan gives en udtømmende oplystning af disse særlige tilfælde.

De nævnte bemærkninger giver herefter ikke Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen anledning til at ændre i bekendtgørelsesudkastene.

## **13. Godkendelse af midlertidige sårbarhedsvurderinger og planer**

Danske Havne, ViSikrer og Danske Maritime og Danske Shipping- og Havnevirksomheder bemærker, at en havn er et dynamisk sted, hvor der løbende sker udvidelser og ændringer for at tilpasse havnen til transportbehovet. Når havnen starter en udbygning, er det ikke altid, at havnen kender slutdetaljerne før langt henne i arbejdet. Det er derfor både svært og dyrt for havnene at skulle have en forhåndsgod-



kendelse af sårbarhedsvurderingen før ændringer i en havn iværksættes.

ViSikrer vil gerne opfordre til, at der udvikles et system for midlertidige vurderinger og planer, som kan være gældende indtil en forandring/udbygning er færdiggjort.

Danske Maritime og Danske Shipping- og Havnevirksomheder foreslår, at § 9, stk. 3. og § 10, stk. 4 erstattes med en tekst, der forklarer, hvordan havnen skal lave midlertidig sårbarhedsvurdering, der forklarer sårbarheder hhv. sikringstiltag i overgangsfasen, men som ikke skal forhåndsgodkendes.

Kommentar:

*Styrelsen takker for bemærkningerne og vil indlede dialog med branchen herom med henblik på at midlertidige vurderinger og planer kan indgå i den næstkommende revision af bekendtgørelserne.*

#### **14. Større ændringer i sårbarhedsvurderinger**

ViSikrer anfører, at ved en større ændring i grundlaget for en sårbarhedsvurdering bør det specifikt anføres, at markante ændringer i trusselsbilledet også er en større ændring.

Kommentar:

*Det skal bemærkes, at opstilling i § 9, stk. 2 i bekendtgørelse om sikring af havne og § 10, stk. 2 i bekendtgørelse om sikring af havnefaciliteter ikke er udtømmende. Ændring af trusselsbilledet kan derfor udgøre en større ændring.*

*Det skal også bemærkes, at processen i bekendtgørelsernes § 12 og § 13 skal følges i forhold til ændring i sikringsniveauer. Sikringsplanen skal derfor beskrive håndteringen af de forskellige sikringsniveauer og havnens sikringsansvarlige skal efter modtagelsen af en meddelelse om ændring af sikringsniveau iværksætte sikringstiltagene, som beskrevet i sikringsplanen, for det pågældende sikringsniveau.*

*De nævnte bemærkninger giver herefter ikke Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen anledning til at ændre i bekendtgørelsesudkastene.*

#### **15. Udløb af sårbarhedsvurderinger og sikringsplaner**

Danske Havne mener, at sårbarhedsvurderinger og sikringsplaner bør revurderes og ikke udløbe, som det også fremgår af artikel 10 i EU Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2005/65/EF af 26. oktober 2005 om bedre havnesikring. Af direktivet fremgår blot at sårbarhedsvurderinger og sikringsplaner skal revurderes efter behov og mindst hvert 5 år. Det vil således lette arbejdet for alle parter, hvis udløber ændres til revurderes. Danske Havne foreslår endvidere, at havnesikringsplanen revurderes efter 8 år.

ViSikrer foreslår endvidere, at bestemmelser om udløb af sårbarhedsvurderinger og sikringsplaner udgår.

Kommentar:

*Det skal indledningsvis bemærkes, at bestemmelserne omkring revision af sårbarhedsvurderinger er uændrede. Både forordning og direktiv angiver, at sårbarhedsvurderinger skal revideres mindst hvert femte år. I den forbindelse bemærkes det, at godkendelse af sårbarhedsvurderinger er en myndighedsopgave, som styrelsen står for.*

*Hensigten med revision af sårbarhedsvurderinger er at sikre, at vurderinger er tidssvarende. At sårbarhedsvurderinger udløber efter fem år vurderes at være en naturlig følge af denne hensigt. I de tilfælde, hvor der er få ændringer til den eksisterende sårbarhedsvurdering, afspejler den nye godkendelse dette. Det skal bemærkes, at det er havnens ansvar at sende en revideret sårbarhedsvurdering i god tid før udløb af de fem år, så styrelsen kan sagsbehandle ændringerne. Det er derfor uklart for styrelsen, hvilken fordel en revurdering af sårbarhedsvurdering i stedet for udløb af sårbarhedsvurdering vil have i praksis.*

*Det er uklart for styrelsen, hvad begrundelsen for revurdering af sikringsplaner efter 8 år er. Ifølge direktivet skal sikringsplaner for havne revideres mindst hvert femte år.*

*De nævnte bemærkninger giver herefter ikke styrelsen anledning til at ændre i bekendtgørelsesudkastene.*

## **16. Styrelsens sagsbehandlingstid**

Danske Havne, ViSikrer og Danske Maritime og Danske Shipping- og Havnevirksomheder ønsker tilføjet bestemmelser i begge bekendtgørelser om at Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen skal træffe afgørelse om godkendelse af sårbarhedsvurderinger senest 3 måneder efter modtagelsen af en sårbarhedsvurdering.

Kommentar:

*Styrelsens mål for sagsbehandling af sårbarhedsvurderinger er 3 måneder forudsat, at sårbarhedsvurderingen opfylder kravene i bekendtgørelsen. Det er havnens ansvar at fremsende en sårbarhedsvurdering til styrelsen rettidigt, således at styrelsen kan sagsbehandle ændringerne. På baggrund af en godkendt sårbarhedsvurdering er styrelsen forpligtet til at træffe en afgørelse om godkendelse af sikringsplanen indenfor 3 måneder (§ 7, stk. 9 i bekendtgørelse om sikring af havne og § 7, stk. 3 i bekendtgørelse om sikring af havnefaciliteter).*

*Sårbarhedsvurderinger skal udarbejdes i samarbejde mellem havn, en anerkendt sikringsorganisation og det lokale politi. Styrelsen har hidtil ikke fundet det hensigtsmæssigt at indføre en egentlig frist for styrel-*

*sens sagsbehandling i bekendtgørelserne, herunder i lyset af, at en godkendelse ofte indebærer dialog og tilbageløb med de enkelte havne og havnefaciliteter (og dermed også politiet), om tilstrækkelig identifikation og beskrivelse af relevante sårbarheder.*

*På den baggrund mener styrelsen ikke, at de nævnte bemærkninger giver anledning til at ændre i bekendtgørelsesudkastene.*

### **17. Ensartet godkendelsespraksis for sårbarhedsvurderinger og sikringsplaner**

ViSikrer anfører, at der bør være en ensartet administrativ praksis for godkendelse af sårbarhedsvurderinger og sikringsplaner ved Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen.

#### Kommentar:

*Som offentlig myndighed skal styrelsen efterleve de forvaltningsretlige regler og principper om offentlig forvaltning. Med de ændrede bekendtgørelser gøres det obligatorisk at benytte hhv. styrelsens skabelon til sårbarhedsvurderinger og et ansøgningsskema til godkendelse som RSO, hvilket er med til at ensrette ansøgninger og dermed bidrage til effektivisering af styrelsens sagsbehandling (se nedenfor under punkt 28).*

### **18. Oprettelse af et klagenævn**

Danske Havne mener, at der bør være en klageadgang for afgørelser truffet af TBST efter denne bekendtgørelse, tilsvarende afgørelser efter Bekendtgørelse af lov om arbejdsmiljø. Altså et uafhængigt klagenævn.

ViSikrer angiver, at af hensyn til Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens legitimitet over havne og havnefaciliteter bør der være en klageadgang. Det virker udemokratisk, hvis en styrelse i Danmark agerer så egenrådigt, at den ikke etablerer en klageadgang for sine arbitrære afgørelser.

#### Kommentar:

*En af de grundlovssikrede rettigheder er retten til at få efterprøvet lovligheden af offentlige forvaltningsmyndigheders afgørelser ved en domstol. Styrelsens afgørelser kan indbringes for domstolene, uagtet at afgørelser ikke kan påklages til transportministeren eller anden administrativ myndighed (jf. § 33 i delegationsbekendtgørelse nr. 1525 af 13/12/2019). Derudover er styrelsens sagsbehandling styret af forvaltningsloven og god forvaltningskik. Med andre ord kan og må styrelsen alene træffe afgørelser efter saglige kriterier.*

*Etablering af et klagenævn har tidligere været drøftet med branchen i 2016 i "Arbejdsgruppen om mulig etablering af klageadgang over Trafik- og Byggestyrelsens afgørelser efter reglerne for maritim sikring".*

*Gruppen, med deltagelse fra branchen, konkluderede, at behovet for et klagenævn/administrativ rekurs ikke er tilstrækkeligt stort.*

## **19. Ækvivalente sikringsarrangementer**

Danske Havne, ViSikrer og Danske Maritime og Danske Shipping- og Havnevirksomheder ønsker en præcisering af, hvornår der kan gøres brug af ækvivalente sikringsarrangementer.

Danske Maritime og Danske Shipping- og Havnevirksomheder bemærker, at hvis indhold af ækvivalente sikringsarrangementer skal svare til en sikringsplan, så er muligheden jo nærmest ligegyldig, for så kan man lige så godt lave en sikringsplan. Det forventer vi ikke, har været hensigten. Så styrelsen må have nogle tanker om, hvad et ækvivalent sikringsarrangement er, og hvordan det kan indføres. Dette kan ikke blot henvises til en vejledning, men bør defineres i bekendtgørelsen. Vi foreslår derfor, at stk. 3. præciseres.

### Kommentar:

*Styrelsen kan for særlige havnefaciliteter med begrænsede eller specielle operationer godkende brugen af ækvivalente sikringsarrangementer i stedet for en sikringsplan. Brugen af ækvivalente sikringsarrangementer er allerede gældende i dag i medfør af forordning EF/725/2004. Der kan f.eks. være tale om en afgrænset periode (evt. sæsonrelateret). Spørgsmålet om brugen af ækvivalente sikringsarrangementer vil blive uddybet i vejledningen, men idet det vil bero på en konkret vurdering i en given situation, kan disse vanskeligt lade sig opliste i bekendtgørelserne.*

*De nævnte bemærkninger giver herefter ikke Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen anledning til at ændre i bekendtgørelsesudkastene.*

## **20. Udvalg for havnesikring**

ViSikrer mener, at § 14 om udvalg for havnesikring er udtryk for en alt for detaljestyret tilgang (Micro Management), og paragraffen giver dermed udtryk for en grundlæggende mistillid til havnenes evne til at lede arbejdet og sikre egen havn. Stk. 2 til stk. 6 bør udgå.

Danske Maritime og Danske Shipping- og Havnevirksomheder anfører, at § 14 ikke har hjemmel i direktivet. Der kan være fornuft i at have et forum for at drøfte sikrings-relaterede tiltag, men det giver ingen mening at stille krav om, at dette forum skal mødes "jævnligt", jf. stk. 3. Vi foreslår derfor, at formuleringen udgår af § 14, stk. 3.

### Kommentar:

*Havneudvalg fremgår som en mulighed i direktiv 2005/65/EF, jf. bilag II. Formålet med bestemmelsen er at sikre at alle relevante parter er inddraget i arbejdet med sikring af havnen. Styrelsen anser, at kravet om jævnlige møder (mindst en gang om året), hvor arbejdet med sik-*

*ring af havnen, sikrings spørgsmål og planlægning af øvelser m.v. drøftes, er hensigtsmæssigt.*

*De nævnte bemærkninger giver herefter ikke Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen anledning til at ændre i bekendtgørelsesudkastene.*

## **21. Sikrings- og tiltrædelseserklæringer**

Danske Havne spørger, om det er muligt at lave en sikringserklæring for flere anløb med det samme fartøj, men inden for et givent tidsrum (jf. § 16, stk. 4 i bekendtgørelse om sikring af havnefaciliteter). Danske Havne spørger tillige om det er muligt at lave en tiltrædelseserklæring (§ 16, stk. 7) som er gældende for det samme fartøj i en given periode (eks. et hjemmehørende fiskefartøj skal lande fisk inden for en ISPS facilitet i en periode. Kan man så lave EN tiltrædelseserklæring for dette fartøj gældende for denne periode eller skal man lave en for HVERT anløb).

### Kommentar:

*Det er ikke muligt at lave en sikringserklæring (DoS dvs. Declaration of Security) for flere anløb. En sikringserklæring skal ikke anvendes i en normalsituation, og gælder derfor kun for ét anløb.*

*En tiltrædelseserklæring kan gælde op til et år og udfærdiges mellem havnefacilitet og et skib, som ikke er omfattet af ISPS reglerne for at opfylde kravet i artikel 3, stk. 8 i forordning 725/2004/EF.*

## **22. Mailadresse til sikkerhedsgodkendelser**

Danske Havne spørger om den mailadresse der oprettes iht. § 27, stk. 3 i bekendtgørelse om sikring af havnefaciliteter kan laves til en sikker mail, så det vil være muligt at fremsende fortrolige oplysninger, herunder PSA/PFSA-PSP/PFSP, til denne mail i stedet for via E-boks?

### Kommentar:

*Styrelsen har oprettet en sikker postkasse til fremsendelse af ansøgninger om sikkerhedsgodkendelse ([sikgod@tbst.dk](mailto:sikgod@tbst.dk)).*

*Det skal understreges, at den omtalte postkasse er oprettet til ansøgninger om sikkerhedsgodkendelse af personer. Sårbarhedsvurderinger og sikringsplaner kan derfor ikke sendes til denne postkasse.*

*For så vidt angår sikker, digital fremsendelse af post, skal der også i forbindelse med afsendelsen være kryptering. Hvis ansøger blot skriver mailadressen på en sikker postkasse i adressefeltet og sender mailen på almindelig vis, bliver den ikke fremsendt krypteret. Derfor skal afsendelse ske fra e-boks eller lignende service eller fra en sikker-post installation i det benyttede mailsystem.*

*Styrelsens vil yde vejledning om, hvordan man udfører en sikker fremsendelse af ansøgninger om sikkerhedsgodkendelser.*

### **23. Undtagelse fra at udarbejde en havnesikringsplan**

ViSikrer foreslår, at en havn, hvor én havnefacilitet og havn er sammenfaldende, også kan undlade at udarbejde havnesårbarhedsvurdering såvel som havnesikringsplan.

”Hvis en havn alene har en enkelt havnefacilitet, som er omfattet af en godkendt havnefacilitetssikringsplan, og hvor havnesårbarhedsvurderingen viser, at havnefacilitetens sikringsmæssige afgrænsning reelt svarer til havnens sikringsmæssige afgrænsning, jf. § 4, stk. 4, kan havnen undtages fra at udarbejde en havnesikringsplan.”

I henhold til EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV 2005/65/EF ”Pkt. 4. Såfremt afgrænsningen af en havnefacilitet, som defineret i forordning (EF) nr. 725/2004, er fastlagt af en medlemsstat på en sådan måde, at havnen reelt er omfattet heraf, viger bestemmelserne i dette direktiv for bestemmelserne i forordning (EF) nr. 725/2004.”

Heraf ses, at Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen faktisk kan formulere sig på en sådan måde, at en havn, hvor én havnefacilitet og havn er sammenfaldende, også kan undlade at udarbejde havnesårbarhedsvurdering.

#### Kommentar:

*Der skal altid udarbejdes en sårbarhedsvurdering for en havn. Det er netop havnesårbarhedsvurderingen, der fastlægger havnens sikringsmæssige grænse og dermed danner grundlag for en evt. undtagelse. Undtagelse fra at udarbejde en havnesikringsplan kan derfor kun ske på baggrund af en havnesårbarhedsvurdering og en vurdering foretaget af styrelsen.*

### **24. Uddelegering af ansvar til en terminaloperatør**

ViSikrer er enig i at § 4 i bekendtgørelse om sikring af havnefaciliteter anvender ”havnen” (”juridisk person”), som den overordnede ansvarlige. Men kan havnen delegere ansvaret for overholdelse af loven til en selvstændig terminaloperatør?

#### Kommentar:

*§ 4, stk. 2 i bekendtgørelse om sikring af havnefaciliteter giver mulighed for at havnen overlader ansvaret for sikringen til en selvstændig terminaloperatør. Hvis en selvstændig terminaloperatør således driver en havnefacilitet, kan det aftales, at operatøren selv står for sikringen, hvis det skriftligt meddeles til Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen og politikredsen.*

*I de tilfælde hvor f.eks. ejeren af faciliteten har en løs tilknytning til det arbejde der foregår på faciliteten, kan der være behov for at kunne overlade ansvaret for sikringen til en anden operatør. Denne kan*

være en virksomhed som forestår den daglige drift af faciliteten (f.eks. en færgeoperatør).

## **25. Øvelser**

ViSikrer ønsker, at det indføres, at mindst hver tredje "full scale" øvelse skal afholdes som en "live" øvelse på havnen.

Danske Havne spørger, hvor længe log for øvelser skal opbevares og om det er 3 år som ser ud til at være standard for andre dokumenter?

### Kommentar:

*Havnen skal sikre, at der føres en log, der indeholder en beskrivelse af de afholdte øvelser. Styrelsen kan f.eks. på inspektioner kræve at få forevist denne log. Bestemmelsen lægger således op til at opbevaring af loggen er tidsubegrænset. Som led i styrelsens 3-årige inspektionscyklus, vil styrelsen dog typisk se på øvelser afholdt i de 3 forudgående år. Styrelsen vil præcisere dette i vejledningen.*

*Styrelsen vil undersøge muligheden for at indføre krav om "live" øvelser til den næste revision af bekendtgørelserne, men bemærker også, at det er intet der hindrer, at en havn selv beslutter at afholde "live" øvelser.*

## **26. Overgangsperiode**

ViSikrer spørger til en sårbarhedsvurdering, som er indsendt til TBST den 1. februar 2021, men som TBST ikke har godkendt den 31. marts 2021.

### Kommentar:

*Hvis sårbarhedsvurderingen er styrelsen i hænde senest den 31. marts 2021 vil styrelsen sagsbehandle den. Det betyder, at sårbarhedsvurderingen vil blive færdigbehandlet selv om den ikke vil være udarbejdet af en RSO. Bemærk dog, at sårbarhedsvurderingen skal være af sådan kvalitet, at den kan godkendes, jf. § 4, stk. 7 i bekendtgørelse om sikring af havne og § 5, stk. 5 i bekendtgørelse om sikring af havnefaciliteter.*

## **27. Sammenskrivning af bekendtgørelser**

Danske Havne mener, at TBST med fordel kan slå bekendtgørelserne sammen til én bekendtgørelse. Således at det er nemmere for havne med flere havnefaciliteter at administrere efter.

### Kommentar:

*Som nævnt i høringsbrevet overvejer styrelsen på sigt at sammenkrive de to bekendtgørelser. Styrelsen har noteret sig at Danske Havne og dens medlemmer er positivt indstillet overfor en sammenskrivning.*

## **28. Øvrige ændringer**

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen har foretaget enkelte præciserende ændringer i bekendtgørelsen i forhold til det udkast, der har været i høring.

Det præciseres, at Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens skabelon til udarbejdelse af sårbarhedsvurderinger skal anvendes til dette formål. På tilsvarende vis skal Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens ansøgnings-skema anvendes ved ansøgning om godkendelse som anerkendt sikringsorganisation. Hensigten med ændringen er, at obligatorisk skabelon og ansøgnings-skema vil udgøre en hjælp til branchen i forhold til at sikre, at alle relevante emner og kategorier er omfattet. Det vil desuden bidrage til at ensarte ansøgninger, hvilket også vil bidrage til en effektivisering af styrelsens sagsbehandling. Skabelon og ansøgnings-skema vil blive lagt på styrelsens hjemmeside senest samtidig med bekendtgørelsernes ikrafttrædelsestidspunkt.

Derudover er der foretaget en mindre sproglig præcisering vedrørende havnesårbarhedsvurdering for ro-ro skibe i § 4 i bekendtgørelse om havnesikring. Det præciseres, at det specifikt skal fremgå af havnesårbarhedsvurderingen, hvis havnen anløbes af ro-ro passagerskibe eller ro-ro lastskibe, der også medfører passagerer. Der er alene tale om en præcisering uden indholdsmæssig betydning for at undgå misforståelser. Præciseringen følger den gældende praksis.



## **Bilag 1**

Dansk Erhverv

Dansk Industri

Dansk Shipping- og Havnevirksomheder

Danske Havne

Danske Maritime

Danske Rederier

Danske Regioner

Erhvervsstyrelsen

Forsvarskommandoen

Færgerederierne

Justitsministeriet

Kommunernes Landsforening

SikkerhedsBranchen