

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen
Carsten Niebuhrs Gade 43
1577 København V

31. juli 2020
TS60306-00007

Høringssvar til udkast til bekendtgørelser om sikring af havne og havnefaciliteter.

Danske Shipping- og Havnevirksomheder (DSHV) og Danske Maritime (DM) har modtaget en række dokumenter om maritim sikring i høring.

DSHV repræsenterer private shipping- og havnevirksomheder, terminaloperatører mv., herunder også en del private havne.

DM er brancheorganisation for den danske maritime industri, som inkluderer såvel leverandører af maritimt udstyr og service samt skibsværfter både inden for reparation og nybygning.

Overordnet set er det vigtigt for DSHV og DM, at reguleringen sikrer gode rammebetingelser for erhvervslivet. Det er altafgørende, at international skibsfart kan foregå til og fra danske havne. Men den konkrete regulering kan naturligvis gennemføres mere eller mindre hensigtsmæssigt.

Det er væsentligt at undgå overimplementering, mens der samtidig bør sikres fleksibilitet og praktisk gennemførlighed.

Vi har følgende konkrete bemærkninger til høringsmaterialet.

Udkastet til bekendtgørelse om sikring af havnefaciliteter

DSHV og DM vil gerne rose styrelsen for at indføre en udvidet fleksibilitet i bekendtgørelsen om sikring af havnefaciliteter.

Således bakker DSHV og DM op om den udvidede mulighed for at opnå dispensation (§9) og om muligheden for at etablere "ækvivalente sikringsarrangementer" i stedet for en sikringsplan. Sidstnævnte bør dog nok præciseres i den endelige bekendtgørelse. For hvad er et ækvivalent sikringsarrangement? §8 stk. 3 siger at de skal være "lige så effektive som tilsvarende sikrings tiltag i sikringsplaner". Men hvis det skal være indhold svarende 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.

Endvidere vil vi opfordre til, at der indføres en tidsfrist for styrelsens behandling af en fremsendt sårbarhedsvurdering, fx 3 måneder fra modtagelsen.

Udkastet til bekendtgørelse om sikring af havne

En havn er et dynamisk sted, hvor der løbende sker udvidelser og ændringer for at tilpasse havneinfrastrukturen 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 forhåndsgodkendelse af sårbarhedsvurderingen før ændringer i en havn iværksættes.

§9, Stk. 3. og §10, stk. 4 bør erstattes med en tekst, der forklarer, hvordan havnen skal lave midlertidig sårbarhedsvurdering, der forklarer sårbarheder hhv. sikringstiltag i overgangsfasen, men som ikke skal forhåndsgodkendes.

§14 har ikke hjemmel i direktivet. Der kan være fornuft i at have et forum for at drøfte sikringsrelaterede 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.

§21, stk. 3 begrænser muligheden for at anvende den samme sikringsorganisation til sårbarhedsvurderinger og sikringsplaner. Denne begrænsning findes ikke for havnefaciliteter. Formuleringen stammer fra EU-direktivet, som imidlertid overimplementerer ISPS-reglerne, hvor dette krav ikke findes. To adskilte sikkerhedsorganisationer for havnesikring vil være både fordyrende og besværligt for danske havne og virksomheder, som i reglen er meget mindre end i andre EU-lande. Vi opfordrer til, at styrelsen udelader dette element af bekendtgørelsen med henvisning til ISPS-reglerne og til subsidiaritetsprincippet pga. det forhold, at der i Danmark er mange små havne, hvorfor kravet lægger uforholdsmæssigt store byrder på danske havne og virksomheder i forhold til den ubetydelige eller ikke-eksisterende effekt.

Vi vil samtidig gerne opfordre til, at direktivet revideres på dette punkt. Ønsket kan fremsættes i forbindelse med den evalueringsrapport, som skal udarbejdes med 5 års mellemrum, jf. direktivets artikel 19.

Endvidere vil vi også til denne bekendtgørelse opfordre til, at der indføres en tidsfrist for styrelsens behandling af en fremsendt sårbarhedsvurdering, fx 3 måneder fra modtagelsen.

Vejledning om RSO-godkendelse.

Med hensyn til RSO-godkendelsen finder DSHV og DM, at kravene til at opnå godkendelse er temmeligt høje og i flere tilfælde på grænsen af det uforståelige.

Vi anerkender, at godkendelseskravene finder hjemmel i ISPS-kodens B-del, som er frivillig, og at problemet opstår, fordi EU-forordningen gør denne frivillige del obligatorisk.

Men vi forstår ikke, hvorfor kendskab til våben, farlige stoffer og anordninger (krav nr. 9), til genkendelse af særlige kendetegn og adfærd hos personer (krav nr. 10) og til teknikker der

anvendes for at omgå sikringsforanstaltninger (krav nr. 11) er nødvendig for at udarbejde en sårbarhedsvurdering, der jo er en vurdering af "ejendom og infrastruktur, som det er vigtigt at beskytte, samt identificering af trusler mod og svagheder ved disse."

I særdeleshed mener vi, Styrelsen bør overveje vigtigheden af disse krav for at blive RSO-godkendt. Både i forhold til de opstillede krav, og ikke mindst i forbindelse med den efterfølgende godkendelsesproces.

DSHV og DM vil samtidig opfordre styrelsen til at være generelt imødekommende i den overgangsperiode, der vil komme, når man indfører de ny RSO-godkendelser. Det er vigtigt for et land som Danmark med mange små havne og terminaler, at der kan skabes en reel konkurrence om RSO-konsulenttydelserne, da det må forventes, at en godkendelse vil være vanskelig at opnå for små havne/virksomheder, som dermed skal købe ydelserne på markedet.

Konkret vil DSHV og DM samtidig opfordre styrelsen til at genoverveje formuleringen vedr., den overordnede politik i ansøgningsskemaet, 2. pind. "hvordan sikrer organisationen at de kompetencer, som er beskrevet i ansøgningen finder anvendelse i udarbejdelse af sårbarhedsvurderinger." For det første fordi dette er indbygget i de 12 specifikke krav, for det andet fordi det allerede er omfattet af den første pind, som skal sikre opfyldelse af de 12 krav, og for det tredje fordi visse af de 12 krav, som anført ovenfor, kun i yderst begrænset omfang er relevante for at udarbejde en sårbarhedsvurdering.

Det vil samtidig være ønskværdigt, om det kunne tydeliggøres, at de vejledende eksempler til de 12 krav, kun er eksempler, og at der også kan være andre måder at opfylde kravene på, end de i vejledningen nævnte.

DSHV og DM står naturligvis til rådighed, hvis der er spørgsmål til ovenstående.

Med venlig hilsen

Alexander Rabenberg
Juridisk konsulent

Danske Maritime

 Danske Maritime

Jakob Svane
Sekretariatschef

Danske Shipping- og Havnevirksomheder

 DANSKE SHIPPING- OG
HAVNEVIRKSOMHEDER