

## Høringsnotat

### Bekendtgørelse om sikring af havne og bekendtgørelse om sikring af havnefaciliteter

#### 1. Indledning

Trafik- og Byggestyrelsen har den 21. september 2016 sendt udkast til bekendtgørelse om sikring af havne og udkast til bekendtgørelse om sikring af havnefaciliteter i høring hos de i bilag 1 nævnte høringsspartter. Udkastet til bekendtgørelsen har også været offentliggjort på Høringsportalen.

Høringsfristen udløb den 19. oktober 2016.

Følgende organisationer har meddelt, at de ikke har bemærkninger: Dansk Erhverv, Datatilsynet, Erhvervsstyrelsen og Forsvarsministeriets Ejendomsstyrelse.

Trafik- og Byggestyrelsen har herudover modtaget høringssvar fra Bilfærgernes Rederiforening, Danmarks Rederiforening, Danmarks Skibsmæglerforening, Danske Havne, Danske Havnevirksomheder, Danske Maritime, DI Transport, Rederiforeningen af 2010, Rigspolitiet og SikkerhedsBranchen.

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

#### 2. Anvendelsesområdet

Danske Havne har noteret sig, at der i kapitel 1 i begge bekendtgørelser vedr. anvendelsesområde nævnes militære formål. I flere havne har staten aktiviteter. Myndigheder/staten er fritaget for at etablere en facilitet, såfremt den kun anløbes af statsskibe med splitflag til kajområdet. Danske Havne foreslår, at bekendtgørelserne uddybes med en tilføjelse om, at hvor staten/myndigheden er operatør af faciliteten, eller faciliteten kun anløbes af statsskibe, da er faciliteten undtaget for disse bekendtgørelser.

SikkerhedsBranchen har foreslået, at det pointeres, at fiskerifartøjer ikke er omfattet af bekendtgørelse om sikring af havnefaciliteter.

*Kommentar: Trafik- og Byggestyrelsen imødekommer ikke forslagene, idet styrelsen finder det hensigtsmæssigt kun i begrænset omfang at gengive bestemmelser, der allerede følger direkte af forordningen.*

*I bekendtgørelse om sikring af havne er dog medtaget en bestemmelse om, at bekendtgørelsen ikke omfatter militære installationer i havne. Denne bestemmelse er en nødvendighed for implementeringen af artikel 2(2) i direktiv 2005/65/EF af 26. oktober 2005 om bedre havnesikring. Af forståelsesmæssige grunde er en tilsvarende bestemmelse medtaget i bekendtgørelse om sikring af havnefaciliteter, omend dette forhold følger direkte af forordningen. Trafik- og Byggestyrelsen vil overveje i videre omfang at beskrive reglernes anvendelsesområde i vejledningen, der udarbejdes i forlængelse af bekendtgørelserne primo 2017.*

### **3. Definition af forsætlig ulovlig handling**

Danske Havne, Bilfærgernes Rederiforening, Danmarks Rederiforening, Rederiforeningen af 2010, DI Transport og Danske Havnevirk-somheder har anført, at en definition af "forsætlig ulovlig handling" for fuldstændighedens skyld og af forståelsesmæssige hensyn bør medtages i begge bekendtgørelser.

*Kommentar: Trafik- og Byggestyrelsen finder det ikke relevant at medtage en definition af "forsætlig ulovlig handling" i bekendtgørelserne, da udtrykket ikke anvendes i bekendtgørelserne.*

### **4. Definition af sikringsniveau**

DI Transport og Danske Havnevirk-somheder har noteret sig, at arbejdsgruppens anbefaling nr. 4 om at indsætte en definition på "sikringsniveau" er imødekommet, men bekendtgørelserne introducerer desværre et nyt begreb, nemlig "trusselsniveau", som ikke defineres andre steder. For at undgå forvirring opfordrer organisationerne til at udskifte ordet "trusselsniveau" med allerede anvendte begreber som "risiko" eller "sandsynlighed".

*Kommentar: Trafik- og Byggestyrelsen imødekommer forslaget og ændrer definitionen i overensstemmelse med forordningen. Det fremgår i øvrigt af udkastet til henholdsvis § 13, stk. 1, i bekendtgørelse om sikring af havnefaciliteter og § 12, stk. 1, i bekendtgørelse om sikring af havne, at Trafik- og Byggestyrelsen fastsætter og udmelder sikringsniveauet på baggrund af anbefalinger fra Politiets Efterretningstjeneste.*

## **5. Fornyset godkendelse af sårbarhedsvurdering og sikringsplan ved større ændringer**

Danske Havne har noteret sig, at der er kommet øget fleksibilitet i forhold til godkendelse og fornyelse, herunder hvad større ændringer dækker. Dvs. at nye telefonnumre og navne eller en mindre ny aktivitet (pølsevogn, elektriker m.m.) ikke er stor ændring, men at dette naturligvis meddeles til styrelsen.

*Kommentar: Trafik- og Byggestyrelsen vil udarbejde en vejledning for så vidt angår vurderingen af, hvorvidt en ændring betragtes som en større ændring. I denne vejledning vil endvidere blive afspejlet de forskelle i vurderingen, der er ved henholdsvis havnesårbarhedsvurderingen og sårbarhedsvurderingen af havnefaciliteten.*

## **6. Fornyset godkendelse af sårbarhedsvurdering og sikringsplan senest 5 år efter seneste godkendelse**

Danske Havne har noteret sig, at det i de to bekendtgørelser nævnes, at Trafik- og Byggestyrelsens godkendelse af en havnesikringsplan og af en sikringsplan for en havnefacilitet udløber 5 år efter godkendelsesdatoen, medmindre den forinden af anden årsag er bortfaldet. Umiddelbart fremgår det hverken af SOLAS kapitel XI-2 eller forordningen, at der er krav om fornyet godkendelse af sikringsplanen hvert 5. år. Forordningen henviser udelukkende til, at havnefaciliteternes sårbarhedsvurdering skal revideres senest hvert 5. år (jf. forordningens artikel 3, stk. 6). Derfor virker kravet til en fornyet godkendelse mindst hvert 5. år som en dansk overimplementering. Revidering af sårbarheds- og sikringsplan er kun et krav, jf. direktivet om sikring af havne. Der er tydeligvis tale om en overimplementering i direktivet, som bør tages med i en EU-evaluering af forordning og direktiv.

Bilfærgernes Rederiforening, Danmarks Rederiforening og Rederiforeningen af 2010 har noteret sig, at det i de to bekendtgørelser nævnes, at Trafik- og Byggestyrelsens godkendelse af en havnesikringsplan og af en sikringsplan for en havnefacilitet udløber 5 år efter godkendelsesdatoen, medmindre den forinden af anden årsag er bortfaldet. Umiddelbart fremgår det hverken af SOLAS kapitel XI-2 eller forordningen, at der er krav om fornyet godkendelse hvert 5. år. Forordningen henviser udelukkende til, at havnefaciliteternes sårbarhedsvurdering skal revideres senest hvert 5. år, jf. forordningens artikel 3, stk. 6. Derfor virker kravet til en fornyet godkendelse mindst hvert 5. år som en dansk overimplementering.

DI Transport og Danske Havnevirksomheder har noteret sig, at arbejdsgruppens anbefaling 5 ikke er imødekommet. Denne siger, at der ikke bør stilles krav om automatisk fornyelse af sikringsplaner. Forordningens krav gælder kun en revision (ikke en fornyelse) af havnefaciliteters sårbarhedsvurderinger hvert 5. år. Havnefaciliteters sik-

ringsplaner er ikke nævnt i forordningen – og heller ikke i ISPS-koden. Der ses derfor ingen grund til, at disse sikringsplaner automatisk skal bortfalde hvert 5. år, som det fremgår af § 8 i udkastet til bekendtgørelse om sikring af havnefaciliteter. Måske er det en overførsel fra direktivets artikel 10, hvorved både sårbarhedsvurderinger og sikringsplaner for havne skal revideres (ikke godkendes på ny) hvert 5. år? Denne bestemmelse siger dog heller ikke, at godkendelser automatisk skal bortfalde. Vi opfordrer derfor til, at arbejdsgruppens anbefaling 5 indarbejdes i bekendtgørelserne for at undgå overimplementering.

*Kommentar: Trafik- og Byggestyrelsen skal indledningsvist bemærke, at kravet om fornyet godkendelse af sikringsplanen for en havnefacilitet senest 5 år efter seneste godkendelse er en videreførelse af det eksisterende krav, jf. § 13 i bekendtgørelse nr. 414 af 8. maj 2015 om sikring af havnefaciliteter.*

*Det følger af forordningens artikel 3(6), at sårbarhedsvurderingen skal revideres senest fem år efter, at vurderingen blev foretaget eller senest revideret.*

*Da den danske myndighedsstruktur er anderledes end der lægges til grund i forordningen og direktivet, skal havnen i samarbejde med politidirektøren udarbejde sårbarhedsvurderingen. Alternativet til denne løsning ville være, at havnen skulle betale en anerkendt sikringsorganisation, som er bemyndiget til at handle på myndighedernes vegne, for udarbejdelse af sårbarhedsvurderingen. Godkendelsen af sårbarhedsvurderingen udarbejdet af en anerkendt sikringsorganisation ville fortsat være en myndighedsopgave, idet dette trin ikke kan delegeres, jf. ISPS-kodens Del A punkt 4.3. Denne løsning er fravalgt i Danmark, hvor vi ikke opererer med anerkendte sikringsorganisationer, der har fået delegeret kompetence.*

*I den forbindelse bemærkes det, at de anerkendte sikringskonsulenter, der omtales i de gældende og i de reviderede bekendtgørelser, blot udøver rådgivningsvirksomhed og således ikke har fået tildelt kompetence til at handle på myndighedernes vegne. Der er dermed tale om en anden konstellation end de anerkendte sikringsorganisationer, der omtales i forordningen og direktivet.*

*Hvor der er krav om revidering af en sårbarhedsvurdering, indebærer det således et krav om, at Trafik- og Byggestyrelsen godkender sårbarhedsvurderingen, da såvel udarbejdelse som godkendelse af sårbarhedsvurderinger er en myndighedsopgave.*

*At godkendelsen af sikringsplanen også skal fornyes, når sårbarhedsvurderingen skal fornyes, er en konsekvens af, at en sikringsplan skal være baseret på en sårbarhedsvurdering, jf. ISPS-kodens Del A 16.1 og SOLAS regel 10.2.2.*

*På denne baggrund fastholdes det gældende krav om fornyet godkendelse af sikringsplaner for en havnefacilitet senest 5 år efter seneste godkendelse.*

*Det bemærkes, at såfremt der på tidspunktet for den 5-årige fornyede godkendelse af sikringsplanen i øvrigt ikke er andre forhold, der kræver fornyet godkendelse af sikringsplanen, og sikringsplanen løbende er revideret i overensstemmelse med reglerne, skal havnen alene opdatere datoen og versionsnummeret i sikringsplanen og sende denne til godkendelse hos Trafik- og Byggestyrelsen.*

## **7. Udarbejdelse af sårbarhedsvurderinger i samarbejde med politidirektøren**

Danske Havne har foreslået, at der udarbejdes retningslinjer for politiet i forhold til udarbejdelse af sårbarhedsvurderingen, herunder sagsbehandlingsgaranti og dedikeret ressource/one-point-of-contact. Terrorsikring af havne har udspring i havnens sårbarhedsvurdering. For at sikre en mere smidig papirgang og godkendelsesproces bør også politiets rolle indgå i forhold til bekendtgørelserne.

Danske Havne har opfordret til, at § 5, stk. 2, i bekendtgørelse om sikring af havnefaciliteter og § 4, stk. 2 og 6, i bekendtgørelse om sikring af havne, hvoraf det følger, at "sårbarhedsvurderingen skal udarbejdes i samarbejde med politidirektøren", omformuleres til eksempelvis "...politidirektøren eller en af ham udpeget betjent".

*Kommentar: Opgavefordelingen mellem de forskellige involverede myndigheder blev fastlagt i forbindelse med vedtagelsen af lov nr. 1221 af 27. december 2003 om sikring af havnefaciliteter m.v. Tilrettelæggelsen af politiets sagsbehandling, herunder tilrettelæggelsen af den konkrete udførelse af de opgaver, som politidirektøren er ansvarlig for, foretages af Rigspolitiet/politidirektøren.*

*Rigspolitiet har oplyst over for Trafik- og Byggestyrelsen, at det fortsat er korrekt at henvise til "politidirektøren", hvorfor denne formulering fastholdes.*

*Trafik- og Byggestyrelsen vil viderebringe Danske Havnes opfordring vedrørende tilrettelæggelsen af politiets sagsbehandling i forbindelse med udarbejdelsen og godkendelsen af sårbarhedsvurderinger til Rigspolitiet.*

Rigspolitiet har anbefalet, at det tydeliggøres, at det er havnen, der udarbejder havnesårbarhedsvurderingen og havnefacilitetssårbarhedsvurderingen, og at dette sker i fornødent samarbejde med politiet, idet Rigspolitiet har erfaret, at den nuværende formulering af bestemmelsen, i nogle tilfælde, giver anledning til tvivl om, hvorvidt selve udfærdigelsen af havnesårbarhedsvurderingen og havnefacilitetssårbarhedsvurderingen påhviler den enkelte havn eller politiet.

*Kommentar: Trafik- og Byggestyrelsen vil efter koordinering med Rigspolitiet i videre omfang beskrive indholdet af havnenes samarbejde med politiet i den vejledning, der udarbejdes i forlængelse af bekendtgørelserne.*

SikkerhedsBranchen har opfordret til, at fundamentet for sårbarhedsvurderingerne og dermed sikringsplanerne er todelt. Man bør have et internt og et eksternt fokus. Det interne fokus bør forholde sig til trusler mod havnen, altså omdømme, økonomi, forurening, skade, trussel mod skib - kaj interaktion. Det eksterne fokus bør forholde sig til trusler mod ISPS - systemet, altså hvad kan en manipulation af lasten medføre af trusler mod skibe til søs, byer og havne der anløbes enten af det aktuelle skib eller efter omlastning. Altså bør en sårbarhedsvurdering (i lighed med ISO 9001:2015) have et risikovurderingsaspekt i alle forhold. Således som man har indført det f.eks. i Antwerpen. Dette bør præciseres i begge bekendtgørelsers afsnit om sårbarhedsvurdering.

*Kommentar: De momenter, som havnene i samarbejde med politiet skal tage i betragtning ved udarbejdelse af sårbarhedsvurderinger, fremgår af ISPS-reglerne.*

*Trafik- og Byggestyrelsen vil ikke indføre krav om, at havnene skal følge den foreslåede ISO standard, da dette ikke er et krav i henhold til ISPS-reglerne.*

## **8. Sagsbehandlingstid**

Danske Havne, Danmarks Skibsmæglerforening, DI Transport og Danske Havnevirksohmeder har noteret sig, at Trafik- og Byggestyrelsen giver en sagsbehandlingsgaranti på 3 måneder for sikringsplaner.

*Kommentar: Trafik- og Byggestyrelsen bekræfter, at styrelsen senest 3 måneder efter modtagelsen af en ansøgning om godkendelse af en sikringsplan træffer afgørelse om, hvorvidt ansøgningen kan imødekommes.*

## **9. Den maksimale periode, hvori en godkendt sikringsplan kan anvendes, selvom den er baseret på en sårbarhedsvurdering, der er bortfaldet, fordi den er erstattet af en ny godkendelse**

Danske Havne og Danmarks Skibsmæglerforening har noteret sig, at der fremover højst må gå 6 måneder fra en sårbarhedsvurdering er godkendt og ind til, at havnen indsender udkast til sikringsplan.

*Kommentar: Trafik- og Byggestyrelsen skal bemærke, at de 6 måneder er den maksimale periode, hvori en havn må operere efter en sikringsplan, der er baseret på en sårbarhedsvurdering, der er bortfaldet, fordi den er erstattet af en ny godkendelse. Det er ikke tilstrækkeligt, at sikringsplanen blot indsendes til godkendelse hos Trafik- og Byggestyrelsen inden udløbet af de 6 måneder. I de 6 måneder skal sik-*

*ringsplanen både udarbejdes af havnen og godkendes af Trafik- og Byggestyrelsen, såfremt havnen i umiddelbar forlængelse af udløbet af de 6 måneder fortsat vil anvende havnefaciliteten som ISPS-godkendt facilitet.*

#### **10. Ikke-godkendte havnefaciliteters betjening af skibe i international fart**

*Danske Havne har noteret sig, at hvis en havn lejlighedsvist anløbes af tørbulkskibe, så kan dette håndteres udenfor en ISPS-facilitet, der er dækket af en sårbarhedsvurdering og en DoS i form af en on/off løsning. For krydstogt og flydende bulk er dette ikke en mulighed. Danske Havne noterer, at styrelsen forventer meget få tilfælde, dog må det sikres at løsningen ikke virker konkurrenceforvridende.*

*Danmarks Skibsmæglerforening har noteret sig, at muligheden for dispensation for udfærdigelse af sikringsplan kun omfatter "tørbulk". Skibsmæglerforeningen beder om en præcisering af, hvorfor det kun er tørbulk og ikke krydstogtsskibes sæsonbetonede anløb, der er omfattet.*

*Kommentar: Trafik- og Byggestyrelsen skal indledningsvist bemærke, at muligheden for dispensation fra kravet om sikringsplan eksisterer sideløbende med muligheden for etablering af on/off havnefaciliteter. Der kan således fortsat etableres ISPS godkendte on/off havnefaciliteter til betjening af krydstogtskibes sæsonbetonede anløb.*

*Dispensation fra kravet om sikringsplan og muligheden for etablering af on/off havnefaciliteter er to forskellige ordninger. En on/off havnefacilitet er ISPS godkendt og har både en godkendt sårbarhedsvurdering og en godkendt sikringsplan, som havnen opererer efter, når der ligger et ISPS skib til kaj eller last til udskibning. En havnefacilitet, der har fået dispensation fra kravet om sikringsplan, er ikke ISPS godkendt, og der skal udarbejdes en sikringserklæring ved havnefacilitetens betjening af ISPS tørbulkskibe. Da havnefaciliteten ikke er ISPS godkendt, vil det fremgå af skibets log, at det har været betjent af en ikke sikret havnefacilitet.*

*Det beror på en konkret og individuel vurdering, hvorvidt en havn kan meddeles dispensation fra kravet om sikringsplan.*

*Ved betjening af passagerskibe er der en højere risiko for, at en sikringsrelateret hændelse medfører store tab af menneskeliv, end ved betjening af skibe, der håndterer tørbulk.*

*Særlige forhold ved den konkrete havn kan imidlertid tale imod at meddele dispensation fra kravet om sikringsplan, selvom havnefaciliteten kun betjener tørbulkskibe.*

## 11. Sikringsansvarlig for en havnefacilitet

Danske Havne har noteret sig, at i medfør af § 12, stk. 2, i bekendtgørelse om sikring af havnefaciliteter skal havnefacilitetens sikringsansvarlige have den fornødne kompetence og viden i henhold til ISPS. Stiller dette krav om uddannelse, eller kan sikringsansvarlige blot nøjes med at læse bekendtgørelser, ISPS-kode og EU-direktiv samt -forordning? Dette hænger ikke helt sammen med § 33, at "med bøde straffes den... som ikke har læst koden og direktiverne ordentligt". Der bør være større tydelighed i bekendtgørelsens sprogbrug.

SikkerhedsBranchen har opfordret til, at "den fornødne kompetence" i § 12, stk. 2, defineres.

*Kommentar: Trafik- og Byggestyrelsen skal indledningsvist bemærke, at overtrædelse af § 12, stk. 2, ikke er strafbelagt. Derudover beror det på en konkret vurdering, hvorvidt en person kvalificerer til at være sikringsansvarlig for en havnefacilitet - det vil sige om personen har den fornødne kompetence og viden til at varetage de sikringsmæssige opgaver, som en sikringsansvarlig har ansvaret for i henhold til ISPS-koden. Denne kompetence kan være erhvervet gennem såvel uddannelse som tidligere relevant erhvervs erfaring. Ved inspektioner vurderer Trafik- og Byggestyrelsen, hvorvidt den sikringsansvarlige er kvalificeret til at besidde stillingen, idet han/hun vurderes at have den fornødne kompetence og viden i henhold til ISPS-koden til at varetage de sikringsmæssige opgaver.*

## 12. Sikringsrelaterede hændelser

Bilfærgernes Rederiforening, Danmarks Rederiforening og Rederiforeningen af 2010 har opfordret til, at en sikringsrelateret hændelse defineres som en trussel mod et skib. Foreningerne har anført, at en sikringsmæssig hændelse i den engelske udgave af forordningen er defineret som "any suspicious act or circumstance threatening the security of a ship" altså en trussel mod et skibs sikringsforhold. Den danske ordlyd (som godt nok er enslydende med den danske EU-oversættelse af forordningen) er bredere end den internationale lovgivning. Den internationale ordlyd siger klart, at det drejer sig om en trussel mod skibets sikring.

*Kommentar: I bekendtgørelse om sikring af havnefaciliteter er en sikringsrelateret hændelse defineret som "enhver mistænkelig handling eller omstændighed, som udgør en trussel mod et skib eller en havnefacilitet". At truslen retter sig mod enten skib eller havnefacilitet stemmer overens med både den engelske og den danske udgave af SOLAS, kapitel XI-2, Regel 1.1.13, jf. herunder.*

*Den engelske udgave: Security incident means 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.*



*Den danske udgave: »Sikringsrelateret hændelse« betyder 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.*

Danske Havne har anført, at indberetning af sikringshændelser kun bør ske, hvis de ikke kan afvises som betydningsløse og udgør en trussel for et skib eller en havnefacilitet. Den nye bekendtgørelse har en stram formulering om straks indberetning, hvilket bør fortolkes i forhold til definitionen, at indberetning sker, når der er tale om en konkret trussel for et skib eller en havnefacilitet. Dette ønskes bekræftet og tydeliggjort i teksten.

DI Transport og Danske Havnevirksomheder har noteret sig, at der er foretaget en ændring i formuleringen af indberetningerne ved sikringsrelaterede hændelser (jf. udkast til bekendtgørelse om sikring af havnefaciliteter § 15 og udkast til bekendtgørelse om sikring af havne § 13). De ser ikke dette som en stramning, således at betydningsløse hændelser nu skal indberettes. De håber, det er en naturlig konsekvens af, at bekendtgørelsernes definition af "sikringsrelateret hændelse" er blevet bragt i overensstemmelse med ISPS-koden, hvorved hændelser nu skal udgøre en trussel, før de bliver til sikringsrelaterede hændelser. I vores optik er betydningsløse hændelser således ikke længere en del af definitionen på sikringsrelaterede hændelser, og skal som en konsekvens heraf heller ikke indberettes. DI Transport og Danske Havnevirksomheder beder Trafik- og Byggestyrelsen om at bekræfte denne opfattelse.

*Kommentar: Enhver mistænkelig handling eller omstændighed, der udgør en trussel mod et skib eller en havnefacilitet, skal indberettes til Trafik- og Byggestyrelsen. Efter de gældende regler skal en sikringsrelateret hændelse, som ikke umiddelbart kan afvises som betydningsløs, indberettes til Trafik- og Byggestyrelsen. Barren for, hvilke hændelser der fremover skal indberettes, ændres ikke ved de reviderede bekendtgørelser. Forskellen består i, at hændelser, der efter de gældende regler afvises som betydningsløse, ikke anses for at udgøre en trussel efter de reviderede bekendtgørelser, hvorfor disse fortsat ikke skal indberettes.*

*Hensynet bag indberetningspligten er blandt andet, at myndighederne skal have mulighed for at vurdere, om hændelsen giver anledning til, at sikringsniveauet skal ændres. Hvis en sikringsrelateret hændelse ikke indberettes i rette tid, kan formålet med indberetningen være forspildt.*

*I erkendelse af, at havnen i mange tilfælde ikke ved, om den står over for en sikringsrelateret hændelse, førend den har foretaget nærmere undersøgelser, ændres tidsfristen for indberetning til "uden ugrundet*

ophold". "Uden ugrundet ophold" efterlader et spillerum for reaktionstiden afhængigt af hændelsens karakter.

Det bemærkes, at såfremt havnen opdager en igangværende eller akut sikringsrelateret hændelse, skal havnen kontakte politiet og eventuelle andre beredskabstjenester, før hændelsen indberettes til Trafik- og Byggestyrelsen.

### 13. Sikringserklæringer

Danske Havne har opfordret til, at forordningens definition af en sikringserklæring (DoS) gengives ordret. Dvs.: "Sikringserklæring betyder en aftale indgået mellem et skib og enten en havnefacilitet eller et andet skib, som det har berøring med, hvori de sikringstiltag, som de hver især vil gennemføre, beskrives nærmere". Derudover bør havne også have mulighed for at anmode skibet om en sikringserklæring.

*Kommentar: Forslaget til formuleringen af definitionen af en sikringserklæring imødekommes. På baggrund af ISPS-kodens Del A punkt 5.1. ændres § 16 i bekendtgørelse om sikring af havnefaciliteter, hvorefter havnen er ansvarlig for, at der inden en havnefacilitets betjening af et skib omfattet af § 1, stk. 1, er udarbejdet en sikringserklæring, hvis det er påkrævet i henhold til sikringsplanen for havnefaciliteten, eller hvis havnefaciliteten i medfør af § 9, stk. 1, er meddelt dispensation fra kravet om at udarbejde en sikringsplan.*

*Beskrivelsen af, hvornår et skib kan anmode om udarbejdelse af en sikringserklæring, følger fortsat direkte af forordningen.*

### 14. Sikringsniveau

SikkerhedsBranchen har opfordret til, at der indsættes en eksplicit mulighed for havnen for på egen hånd at hæve sikringsniveauet som følge af konkrete trusler mod den enkelte havn enten i forhold til det, SikkerhedsBranchen kalder det interne eller eksterne fokus. Vi forventer ikke hensigten er, at havnene skal sidde passive, indtil myndighederne melder et forhøjet sikringsniveau ud, hvis de selv har konstateret en trussel mod den konkrete havn?

*Kommentar: Det forventes, at havnene til enhver tid iværksætter øgede sikringstiltag, såfremt de finder det påkrævet. Derudover skal en sikringsrelateret hændelse dvs. enhver mistænkelig handling eller omstændighed, der udgør en trussel mod et skib eller en havnefacilitet, indberettes til Trafik- og Byggestyrelsen. Det tilkommer Trafik- og Byggestyrelsen på baggrund af anbefalinger fra Politiets Efterretningstjeneste at fastsætte sikringsniveauet.*

## 15. Før-ankomst sikringsinformation

SikkerhedsBranchen har opfordret til, at skibe i fast rutefart mellem indenlandske havnefaciliteter generelt bør undtages for afgivelse af før-ankomst sikringsinformation.

*Kommentar: Det følger af bekendtgørelse nr. 227 af 5. marts 2013 om bedre sikring af skibe i indenlandsk fart, der er udstedt af Søfartsstyrelsen, at skibe, der sejler i dansk indenrigsfart (med undtagelse af passagerskibe i indenrigsfart af klasse A) ikke er omfattet af ISPS-reglerne. I Danmark er der ingen passagerskibe i indenrigsfart af klasse A. Det er endvidere baggrunden for, at Trafik- og Byggestyrelsen ved revideringen af bekendtgørelse om sikring af havnefaciliteter har fjernet den gældende § 1, stk. 2, da denne bestemmelse var irrelevant.*

*På denne baggrund imødekommer Trafik- og Byggestyrelsen anbefalingen fra SikkerhedsBranchen. Såfremt Søfartsstyrelsen måtte ændre vurderingen af behovet for sikring af skibe i indenlandsk fart, vil kravet om afgivelse af før-ankomst sikringsinformation blive justeret i henhold hertil.*

Danmarks Skibsmæglerforening har foreslået, at foreningens erhverv præciseres i § 2, nr. 12, i bekendtgørelse om sikring af havnefaciliteter, der ændres til: "Skibsføreren: Skibsføreren, dennes skibsagent eller skibsmægler, eller enhver anden person, som skibets reder har givet bemyndigelse til at varetage skibsførerens forpligtelser".

*Kommentar: Trafik- og Byggestyrelsen bibeholder formuleringen i bekendtgørelsesudkastet, da denne formulering følger af artikel 4 i EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV 2010/65/EU af 20. oktober 2010 om meldeformaliteter for skibe, der ankommer til eller afgår fra havne i medlemsstaterne, og om ophævelse af direktiv 2002/6/EF. Trafik- og Byggestyrelsen vil i forbindelse med revideringen af vejledningen overveje at gøre opmærksom på, at skibets reder har mulighed for at give skibsagenten eller skibsmægleren bemyndigelse til at varetage skibsførerens opgaver.*

Danmarks Skibsmæglerforening har derudover foreslået, at det præciseres, at havnene kan hente informationer om et skibs sidste 10 anløb jf. ISPS samt besætnings- og passagerlister via SafeSeaNet. Vi ser desværre, at nogle havne beder om at disse sendes bilateralt, selvom de er tilgængelige i SafeSeaNet.

*Kommentar: Forslaget ligger uden for Trafik- og Byggestyrelsens kompetenceområde at gennemføre. De nævnte bemærkninger giver herefter ikke Trafik- og Byggestyrelsen anledning til at ændre i bekendtgørelsesudkastene.*

Danske Havne har anført, at der i § 17 i udkastet til bekendtgørelse om sikring af havnefaciliteter mangler klarhed over, hvem der håndterer før-ankomst information.

*Kommentar: Det er fortsat Trafik- og Byggestyrelsen, der er ansvarlig for at modtage før-ankomst sikringsinformation angivet i SafeSeaNet.*

## **16. Alternative sikringsaftaler**

Bilfærgernes Rederiforening, Danmarks Rederiforening og Rederiforeningen af 2010 har anført, at forordningen giver mulighed for, at lande kan indgå alternative sikringsaftaler, jf. regel 11 i bilag 1 til forordningen. Denne mulighed er ikke gengivet i bekendtgørelsen, og med denne udeladelse risikerer man at overimplementere dele af forordningen, SOLAS konventionen og ISPS koden.

*Kommentar: I den gældende bekendtgørelse om sikring af havnefaciliteter er muligheden for at indgå alternative sikringsaftaler i henhold til SOLAS Regel 11 ikke gengivet, da muligheden følger direkte af bestemmelsen. Trafik- og Byggestyrelsen imødekommer ikke forslaget om at medtage bestemmelsen i den reviderede bekendtgørelse, idet styrelsen finder det hensigtsmæssigt fortsat kun i begrænset omfang at gengive bestemmelser, der allerede følger direkte af forordningen. Trafik- og Byggestyrelsen vil derimod overveje at beskrive muligheden i vejledningen, der udarbejdes i forlængelse af bekendtgørelserne.*

## **17. Digital fremsendelse af sikringsrelaterede oplysninger**

Danmarks Skibsmæglerforening har noteret sig en forenkling, idet dokumentation fremover kan indsendes via e-mail og derved i elektronisk format.

Danske Havne har noteret sig muligheden for elektronisk fremsendelse og opbevaring af materiale.

DI Transport og Danske Havnevirksomheder har noteret sig muligheden for digital kommunikation.

*Kommentar: Trafik- og Byggestyrelsen skal bemærke, at eventuel digital kommunikation skal foregå via postløsningen "Digital Post". Kommunikationen må således ikke foregå via valgfrie e-mailadresser.*

## **18. Øvelser**

SikkerhedsBranchen har opfordret til, at det præciseres, at en fuld skala øvelse er en 1:1 øvelse, hvor sikringsplanen skal gennemprøves fysisk i fuldt omfang.

*Kommentar: Trafik- og Byggestyrelsen vil informere om de forskellige typer øvelser i vejledningen, der udarbejdes i forlængelse af bekendtgørelserne.*

## 19. Påbud

Rigspolitiet har anført, at § 17 i bekendtgørelse nr. 896 af 9. juli 2010 om sikring af havne og § 20 i bekendtgørelse nr. 414 af 8. maj 2012 om sikring af havnefaciliteter bør bibeholdes. Bestemmelserne giver politiet en nødvendig adgang til med den fornødne hurtighed at sørge for, at iværksatte sikringstiltag intensiveres og suppleres med yderligere tiltag i det omfang, dette måtte vise sig nødvendigt, og at denne adgang fortsat er relevant - også selvom hjemlerne endnu ikke har været anvendt i praksis.

*Kommentar: På baggrund af det fortsatte behov for hjemlerne indsætter Trafik- og Byggestyrelsen i overensstemmelse med de gældende bekendtgørelser hjemmel til, at politidirektøren, når det findes sikringsmæssigt påkrævet, kan meddele påbud om, at de iværksatte sikringstiltag skal intensiveres og suppleres med yderligere tiltag.*

## 20. Anerkendte sikringskonsulenter

SikkerhedsBranchen har opfordret til, at Trafik- og Byggestyrelsen forpligtes til senest 3 måneder efter en ansøgning om godkendelse af en anerkendt sikringskonsulent er modtaget at meddele ansøgeren om udfaldet af ansøgningen.

Danske Havne har opfordret til sletning af følgende linjer i bilag 1 til bekendtgørelse om sikring af havnefaciliteter: "En anerkendt sikringskonsulent, som har udført en havnesårbarhedsvurdering eller en revision af en sådan vurdering for en havn, må ikke udarbejde eller revidere havnesikringsplanen for den samme havn". Linjerne omhandler havnesårbarhed og havnesikring, men står i en bekendtgørelse for havnefaciliteter. Det er i forvejen reguleret i § 27 (havnefaciliteter) og § 23 (havne), hvorfor linjerne evt. kan slettes.

Danske Havne har endvidere adspurgt, hvad der sker, hvis det er to forskellige firmaer eller to forskellige sikringskonsulenter i samme firma, som er sikringskonsulenter for en havn - er det da lovligt at udarbejde eller revidere havnesikringsplanen for den samme havn?

*Kommentar: Trafik- og Byggestyrelsen skal indledningsvist bemærke, at det står sikringskonsulenterne frit for at udøve rådgivningsvirksomhed, uanset om de er godkendte hertil af Trafik- og Byggestyrelsen. Ved Trafik- og Byggestyrelsens godkendelse får sikringskonsulenterne ikke delegeret kompetence til at handle på myndighedernes vegne, jf. i øvrigt høringsnotatets punkt 6. Godkendelsen indebærer en blåstempling af sikringskonsulenternes kompetencer, men er ikke en forudsætning for udøvelse af den pågældende rådgivningsvirksomhed. Trafik- og Byggestyrelsen anser det derfor ikke for relevant at anføre sagsbehandlingstid i denne sammenhæng.*

*Da de anerkendte sikringskonsulenter ikke har fået delegeret kompetence til at handle på myndighedernes vegne, imødekommer Trafik- og Byggestyrelsen forslaget om at slette forbuddet mod, at en sikringskonsulent, der har udført en sårbarhedsvurdering eller revision heraf ikke må udarbejde eller revidere sikringsplanen for samme havn.*

## **21. Klageadgang**

Danske Havne har noteret sig, at klageadgangen ikke er ændret. Dette skyldes, at der ikke har været reelle klagesager, efter at Trafik- og Byggestyrelsen overtog området fra Kystdirektoratet. En permanent klageinstans udgør derfor en u hensigtsmæssig omkostning. Det skal dog bemærkes, at styrelsens afgørelser til enhver tid kan påklages direkte til transport- og bygningsministeren.

*Kommentar: Trafik- og Byggestyrelsen skal bemærke, at klageren ikke har et retskrav på at få sin klage behandlet af transport- og bygningsministeren, når klageadgangen er afskåret.*

SikkerhedsBranchen har anført, at § 32 i bekendtgørelse om sikring af havnefaciliteter er meget uheldig og et brud med almindelige forvaltningsretlige principper i dansk ret. Afgørelser skal naturligvis kunne påklages. I dette tilfælde foreslår SikkerhedsBranchen et udvalg bestående af repræsentanter fra havnene og TBST. Nærmere regler herfor bør udarbejdes.

*Kommentar: Afskæring af klageadgangen er hjemlet i havnelovens § 17 a. Klageadgangen er endvidere afskåret inden for Trafik- og Byggestyrelsens sammenlignelige fagområder.*

*Spørgsmålet har endvidere været indgående behandlet i "Arbejdsgruppen om mulig etablering af klageadgang over Trafik- og Byggestyrelsens afgørelser efter reglerne for maritim sikring" bestående af repræsentanter fra branchen, herunder SikkerhedsBranchen, og Trafik- og Byggestyrelsen. Arbejdsgruppen konkluderede, at behovet for et klagenævn/administrativ rekurs ikke er tilstrækkeligt stort, og anbefalede, at der i stedet iværksættes en tilfredshedsundersøgelse. Tilfredsundersøgelsen blev udarbejdet af Trafik- og Byggestyrelsen i samarbejde med branchen og afholdt medio 2016. Det er blandt andet disse tilbagemeldinger, der danner grundlag for revideringen af bekendtgørelserne.*

## **22. Ansvar**

Danske Havne har anført, at ordet "ejer" anvendes ofte men mangler en definition/præcisering. Forslag: "Fysisk eller juridisk person der udøver den afgørende indflydelse på facilitetens drift". Udover ejer kan det være en lejer eller anden, der har den afgørende indflydelse på den daglige drift på faciliteten. Ejeren er typisk en kommune, der

ikke kan/vil gå ind i problematikken om den enkelte facilitet og de pligter/ansvar, der tillægges ejeren gennem hele forslaget.

*Kommentar: Intentionen er, at det er den juridisk ansvarlige, der ifalder strafansvar. For ikke at skabe tvivl herom ændres udtrykket i bekendtgørelserne fra "ejeren af havnen/havnefaciliteten" til "havnen".*

### **23. Straf m.v.**

Danske Havne har noteret sig, at de nye bekendtgørelser er mere strafbetonede. Dette bør sammen med sagsbehandlingsproces evalueres af Branchepanelet for Havne, såfremt der opstår negative eksempler.

*Kommentar: Det er korrekt, at der er flere strafbelagte bestemmelser i de reviderede bekendtgørelser. Dette er en konsekvens af, at de gældende bekendtgørelser er blevet omformuleret. I den reviderede bekendtgørelse om sikring af havnefaciliteter er der i overensstemmelse med forordningen eksempelvis indsat et eksplicit krav om, at der for hver enkelt havnefacilitet omfattes af bekendtgørelsen skal være udarbejdet en sårbarhedsvurdering, der er godkendt af Trafik- og Byggestyrelsen.*

*Trafik- og Byggestyrelsen er indstillet på løbende at drøfte relevante emner i Branchepanelet for Havne. For så vidt angår de såkaldte "negative eksempler" bemærker Trafik- og Byggestyrelsen, at det henhører under domstolene at idømme straf for overtrædelse af reglerne.*

### **24. Ikrafttræden**

Danske Havne har anført, at § 28, stk. 6, (sikring af havne) og § 36, stk. 4, (sikring af havnefaciliteter) er kompleks og mangler sproglig tydelighed i forhold til formålet.

*Kommentar: Overgangsbestemmelserne betyder, at de havne, der forud for de reviderede bekendtgørelsers ikrafttræden har sørget for, at der er væsentligt mindre end 6 måneder mellem godkendelsen af deres sårbarhedsvurdering og godkendelsen af deres sikringsplan, ikke stilles ringere end de havne, hvor den tilsvarende periode er helt op til 6 måneder.*

### **25. Øvrige ændringer**

Trafik- og Byggestyrelsen har ud over ovennævnte ændringer foretaget enkelte sproglige rettelser i bekendtgørelserne i forhold til det udkast, der har været i høring. Der er endvidere indsat mulighed for, at Trafik- og Byggestyrelsen i særlige tilfælde kan dispensere fra bestemmelserne i bekendtgørelserne, når det skønnes foreneligt med de hensyn, der ligger til grund for de pågældende bestemmelser, herunder Det Europæiske Fællesskabs forordninger på området.

## Bilag 1

### Høringsparter

- Bilfærgernes Rederiforening
- Danmarks Rederiforening
- Danmarks skibsmæglerforening
- Dansk Erhverv
- Dansk Industri
- Danske Havne
- Danske Havnevirksomheder
- Danske Maritime
- Danske Regioner
- Datatilsynet
- Erhvervsstyrelsen
- Håndværksrådet
- Kommunernes Landsforening
- Rederiforeningen af 2010
- Rigspolitichefen
- SikkerhedsBranchen
- Værnsfælles Forsvarskommando