

Trafik- og Byggestyrelsen
Edvard Thomsens Vej 14
2300 København S
Att: Louise Raasgaard Mathiesen

J.nr. TS60306-00001 ; TS60306-00002

19. oktober 2016

Høringsvar til udkast til bekendtgørelse om sikring af havne og bekendtgørelse om sikring af havnefaciliteter

Dansk Erhverv har modtaget styrelsens høring af 21. september 2016 vedrørende ovennævnte og har ikke særlige bemærkning hertil.

Med venlig hilsen



Christoffer Greenfort
Chefkonsulent



Trafik- og Byggestyrelsen
Edvard Thomsens Vej 14
2300 København S.

Sendt til: info@tbst.dk og loma@tbst.dk

19. oktober 2016

Vedrørende høring over udkast til bekendtgørelse om sikring af havnefaciliteter - journalnummer TS60306-00002

Datatilsynet
Borgergade 28, 5.
1300 København K
CVR-nr. 11-88-37-29

Ved e-mail af 21. september 2016 har Trafik- og Byggestyrelsen anmodet om Datatilsynets eventuelle bemærkninger til ovennævnte udkast til bekendtgørelse.

Telefon 3319 3200
Fax 3319 3218

Udkastet giver ikke umiddelbart Datatilsynet anledning til bemærkninger.

E-mail
dt@datatilsynet.dk
www.datatilsynet.dk

Datatilsynet forudsætter, at persondataloven¹ og regler udstedt i medfør heraf, herunder sikkerhedsbekendtgørelsen², vil blive iagttaget i forbindelse med de behandlinger af personoplysninger, der vil ske som følge af udkastet.

J.nr. 2016-122-1183
Sagsbehandler
Mette Hansen
Direkte 3319 3212

Med venlig hilsen

Mette Hansen

¹ Lov nr. 429 af 31. maj 2000 om behandling af personoplysninger med senere ændringer.

² Justitsministeriets bekendtgørelse nr. 528 af 15. juni 2000, som ændret ved bekendtgørelse nr. 201 af 22. marts 2001, om sikkerhedsforanstaltninger til beskyttelse af personoplysninger, som behandles for den offentlige forvaltning.



Trafik- og Byggestyrelsen
Edvard Thomsens Vej 14
2300 København S.

Sendt til: loma@tbst.dk og info@tbst.dk

19. oktober 2016

**Vedrørende høring over udkast til bekendtgørelse om sikring af havne -
journalnummer TS60306-00001**

Datatilsynet
Borgergade 28, 5.
1300 København K
CVR-nr. 11-88-37-29

Ved e-mail af 21. september 2016 har Trafik- og Byggestyrelsen anmodet om Datatilsynets eventuelle bemærkninger til ovennævnte udkast til bekendtgørelse.

Telefon 3319 3200
Fax 3319 3218

Udkastet giver ikke umiddelbart Datatilsynet anledning til bemærkninger.

E-mail
dt@datatilsynet.dk
www.datatilsynet.dk

Datatilsynet forudsætter, at persondataloven¹ og regler udstedt i medfør heraf, herunder sikkerhedsbekendtgørelsen², vil blive iagttaget i forbindelse med de behandlinger af personoplysninger, der vil ske som følge af udkastet.

J.nr. 2016-122-1182
Sagsbehandler
Mette Hansen
Direkte 3319 3212

Med venlig hilsen

Mette Hansen

¹ Lov nr. 429 af 31. maj 2000 om behandling af personoplysninger med senere ændringer.

² Justitsministeriets bekendtgørelse nr. 528 af 15. juni 2000, som ændret ved bekendtgørelse nr. 201 af 22. marts 2001, om sikkerhedsforanstaltninger til beskyttelse af personoplysninger, som behandles for den offentlige forvaltning.

18-10-2016

Sag 2016-10153

Høringssvar vedrørende bekendtgørelse om sikring af havne og bekendtgørelse om sikring af havnefaciliteter

Erhvervsstyrelsens Team Effektiv Regulering (TER) har modtaget udkastene i høring. Vurderingen fremgår individuelt nedenfor.

Udkast til bekendtgørelse om sikring af havne

TER vurderer, at bekendtgørelsesudkastet medfører administrative konsekvenser under 4 mio. kr. årligt for erhvervslivet. De bliver derfor ikke kvantificeret yderligere.

Udkast til bekendtgørelse om sikring af havnefaciliteter

TER vurderer, at bekendtgørelsesudkastet medfører administrative konsekvenser under 4 mio. kr. årligt for erhvervslivet. De bliver derfor ikke kvantificeret yderligere.

Kontaktperson:

Lotte Dalgaard
Specialkonsulent
Tlf. direkte 3529 1660
E-post LotDal@erst.dk

Med venlig hilsen


Maja Alicia Petersen
stud.jur.

ERHVERVSSTYRELSEN
Team Jura

Dahlerups Pakhus
Langelinie Allé 17
2100 København Ø
Telefon: +45 3529 1000
Direkte: +45
E-mail: MajAli@erst.dk
www.erhvervsstyrelsen.dk

ERHVERVS- OG VÆKSTMINISTERIET

 Pas på miljøet - udskriv kun denne e-mail hvis det er nødvendigt.

ERHVERVSSTYRELSEN

Dahlerups Pakhus
Langelinie Allé 17
2100 København Ø

Tlf. 35 29 10 00
Fax 35 29 10 01
CVR-nr 10 15 08 17
E-post erst@erst.dk
www.erst.dk

**ERHVERVS- OG
VÆKSTMINISTERIET**

Louise Raasgaard Mathiesen

Fra: FES-EFS04 Nielsen, Nina Kjær <FES-EFS04@mil.dk>
Sendt: 5. oktober 2016 08:15
Til: ts Info
Cc: Louise Raasgaard Mathiesen; FMN-KMM Mortensen, Karen-Marie; FES-CHEFS Bech, Jane
Emne: Hørings svar over udkast til bekendtgørelse om sikring af havne og bekendtgørelse om sikring af havnefaciliteter. J.nr. TS60306-00001 og TS60306-00002 [RELEASABLE TO INTERNET TRANSMISSION]

Opfølgningsflag: Opfølgning
Flagstatus: Afmærket

RELEASABLE TO INTERNET TRANSMISSION

Forsvarsministeriets Ejendomsstyrelse har modtaget høring over udkast til bekendtgørelse om sikring af havne og bekendtgørelse om sikring af havnefaciliteter.

Forsvarsministeriets Ejendomsstyrelse kan oplyse, at myndighederne under Forsvarsministeriet ikke har bemærkninger til den fremsendte høring, der på det foreliggende grundlag vurderes ikke at have betydning for myndighedernes aktiviteter.

Med venlig hilsen

Nina Kjær Nielsen

Cand. jur.
Fuldmægtig

Forsvarsministeriets Ejendomsstyrelse

Ejendomsforvaltningssektionen
Arsenalvej 55
DK-9800 Hjørring

Telefon: +45 728 13281
Mobil: +45 4138 3266
E-mail: fes-efs04@mil.dk
www.forsvaret.dk/fes

RELEASABLE TO INTERNET TRANSMISSION

Vi gør opmærksom på, at denne e-mail kan indeholde information, der kun er beregnet for modtageren. Hvis du ved en fejltagelse har modtaget e-mailen, må du ikke anvende indholdet i nogen sammenhæng og vi beder dig venligst informere afsender om fejlen ved at bruge besvar-funktionen. Samtidig beder vi dig slette alle kopier af e-mailen i dit system uden at videresende eller kopiere den. Selvom e-mailen og enhver vedhæftet fil efter vores overbevisning er fri for virus og andre fejl, som kan påvirke computeren eller it-systemet, hvori den modtages og læses, aabnes den på modtagerens eget ansvar. Vi påtager os ikke noget ansvar for tab eller skade, som er opstået i forbindelse med at modtage eller aabne e-mailen. Hvis du har problemer med at aabne vedhæftede filer, kan du finde information på dette link <http://forsvaret.dk/FKIT/Pages/winmail.aspx>.

Please note that this message may contain confidential information. If you have received this message by mistake, please inform the sender of the mistake by sending a reply, and then delete the message from your system without making, distributing or retaining any copies of it. Although we believe that the message and any attachments are free from viruses and other errors that might affect the computer or IT system where it is received and read, the recipient opens the message at his or her own risk. We assume no responsibility for any loss or damage arising from the

receipt or use of this message. If you are having trouble opening attached files, you can get further information via this link <http://forsvaret.dk/FKIT/Pages/winmail.aspx>



Danish
Shipowners'
Association



Bilfærgernes
Rederiforening

Trafik- og Byggestyrelsen
Att.: Louise Raasgaard Mathiesen
Edvard Thomsens Vej 14
2300 København S

19. oktober 2016

Sagsnr. EMN-2016-00423

Høringssvar vedr. bekendtgørelser om sikring af havne og havnefaciliteter

Med henvisning til j.nr. TS60306-00001 og TS60306-00002 vedr. udkast til bekendtgørelse om sikring af havne og bekendtgørelse om sikring af havnefaciliteter har Rederiforeningen følgende bemærkninger.

Vi finder det positivt, at Trafik- og Byggestyrelsen med udkast til reviderede bekendtgørelser bl.a. følger op på flere af anbefalingerne i rapporten fra arbejdsgruppen til evaluering af den danske implementering af reglerne om maritim sikring, som blev nedsat tilbage i 2012 af transportministeren

Principielt mener vi, at da en forordning har direkte retsvirkning i et medlemsland, kan det være problematisk at udstede en særlig dansk bekendtgørelse, der omhandler forordningens krav. Det vil stille høje krav til, at der ikke med bekendtgørelsen sker en fejlfortolkning eller overimplementering af den danske myndighed. I den forbindelse vil vi pege på tre konkrete forhold i relation til forordning nr. 725/2004:

- I bekendtgørelse om sikring af havnefaciliteter anføres definitionen på en sikringsrelateret hændelse, defineret som en trussel mod et skib. I den engelske udgave af forordningen er en sikringsmæssig hændelse 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

brede end den internationale lovgivning. Den internationale ordlyd siger klart, at det drejer sig om en trussel mod skibets *sikring*.

- 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.
- 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.

I begge bekendtgørelser anbefaler vi, at der for fuldstændighedens skyld medtages en definition af "forsætlig ulovlig handling".

Afslutningsvis ser Rederiforeningerne frem til, at Trafik- og Byggestyrelsens vejledninger på området opdateres i henhold til de reviderede bekendtgørelser, og det er et arbejde vi meget gerne vil bidrage til.

Med venlig hilsen

Morten Glamsø
mgl@shipowners.dk
3348 9216

Trafik- og Byggestyrelsen
Edvard Thomsens Vej 14
2300 København S

Sendt på mail til: info@tbst.dk og Louise Raasgaard Mathiesen loma@tbst.dk
Journalnummer: TS60306-00001 og TS60306-00002

19-10-2016

Hørings svar ISPS-bekendtgørelser om havne og havnefaciliteter

Danske Havne sætter stor pris på det inddragende samarbejde i branchepanelet for havne omkring evaluering og regelforenkling af bekendtgørelserne om terrørsikring af havne og havnefaciliteter.

De maritime organisationer har arbejdet tæt sammen for at få gennemført denne høring. Sammen indsendte de maritime organisationer i 2014 et katalog med ændringer af lovtekst og behov for øget inddragelse af branchen til transport- og bygningsministeren. Næsten alle ændringer er inddraget i de nye bekendtgørelser, ligesom ministeren tog initiativ til at nedsætte branchepanelet for havne i Trafik- og Byggestyrelsen, hvor denne evaluering bl.a. faldt ind under, sammen med initiativet ”meld en sær regel” (næsten alle regelændringer er inkluderet i de nye bekendtgørelser). Danske Havne vurderer at dialogen med branchen er styrket, hvilket formodes afspejlet i den gennemførte brugertilfredshedsundersøgelse.

EU-evaluering

Der mangler nogle rettelser i bekendtgørelsen, som styrelsen desværre ikke kan ændre, da de står i EU-direktivet for havne eller EU-forordningen for havnefaciliteter. Derfor forventer Danske Havne fortsat, at Trafik- og Byggestyrelsen arbejder for at få gennemført en EU-evaluering af forordningen, da dette ikke er sket siden reglerne kom i 2004. 2017 er det maritime år i EU, hvorfor det passer godt i forhold til Kommissionens arbejdsprogram samt fokus på regelforenkling (REFIT).

Generelle bemærkninger til de to udkast

Generelt set er der tale om en modernisering af bekendtgørelserne, som Danske Havne i høj grad anerkender:

- Danske Havne noterer, at der er tale om en mere transparent proces og dialog med styrelsen, herunder sagsbehandlingsgaranti.
- Styrelsen giver en sagsbehandlingsgaranti på 3 måneder men kræver samtidig, at der højst går 6 måneder fra godkendt sårbarhedsplan til havnen indsender udkast til sikringsplan. Styrelsen opfordrer til tidlig dialog i forhold til processen.



- Det anerkendes, at der ikke er tale om klassificeret indhold jf. Forsvarets Efterretningstjeneste, men der er tale om virksomhedsfortroligt materiale. Derfor mulighed for elektronisk fremsendelse og opbevaring.
- Flexibilitet udenfor ISPS-område med sikringserklæring (DoS). Der er krav om sårbarhedsvurdering men ikke sikringsplan. Hvis havnen 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.
- Danske Havne noterer desuden, at de nye bekendtgørelser er mere strafbetonede. Dette bør sammen med sagsbehandlingsproces evalueres af Branchepanelet for Havne, såfremt der opstår negative eksempler.
- Klageadgangen er ikke 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.

Konkrete forslag og kommentarer

- Danske Havne foreslår, 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.
- I forhold til politiets rolle bør der ligeledes rettes til i § 5 stk. 2 (havnefaciliteter)/§ 4 stk. 2 og stk. 6 (havne) ”sårbarhedsvurderingen skal udarbejdes i samarbejde med politidirektøren”. Teksten bør omformuleres til eksempelvis ”...politidirektøren eller en af ham udpeget betjent”.
- 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. I de to bekendtgørelser nævnes imidlertid, 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.

- 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.
- Definition af sikringserklæring (DoS). Ønske om at bruge den oprindelige definition fra forordningen, så der ikke opstår misforståelser. 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”. Havne bør også have mulighed for at anmode skibet om en sikringserklæring. Det går begge veje.
- Indberetning af sikringshændelser bør kun 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.
- I begge bekendtgørelser bør der for fuldstændighedens skyld medtages definitionen af ”forsætlig ulovlig handling”.
- Vedr. ikrafttrædelse er der en kompleks tekst i § 28, stk. 6 (sikring af havne)/§36, stk. 4 (havnefaciliteter), der mangler mere sproglig tydelighed i forhold til formål.
- Overvej at slette linjer i bilag 1 (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, dette i en bekendtgørelse for havnefaciliteter. Det er i forvejen reguleret i § 27 (havnefaciliteter) og § 23 (havne), hvorfor linjerne evt. kan slettes.
- I tillæg til førnævnte har Danske Havne følgende spørgsmål: Hvad sker der, 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?
- Den ”nye” bekendtgørelse § 17 (havnefaciliteter) mangler klarhed over, hvem der håndterer ”før ankomst information”. I den nuværende bekendtgørelse er formuleringen som følger: ”Fra den 1. juni 2015 skal før-ankomst sikringsinformation indgives elektronisk via SafeSeaNet. Stk. 2. Skibsføreren er ansvarlig for indgivelse af før-ankomst sikringsinformation i SafeSeaNet. Stk. 3. Kystdirektoratet er ansvarlig for modtagelse af før-ankomst sikringsinformation jf. stk. 2 angivet i SafeSeaNet. Stk. 4. Hvis

Kystdirektoratet efter modtagelse af før-ankomst sikringsinformation jf. stk. 2 og § 24, stk. 1 bliver bekendt med, at skibet ikke opfylder sikringskravene jf. Forordningen, SOLAS-konventionen og ISPS-koden, kan Kystdirektoratet nægte skibet adgang til havnen. Stk. 5. Hvis et skib omfattet af § 1 efter den 1. juni 2015 ikke indgiver før-ankomst sikringsinformation i SafeSeaNet, kan Kystdirektoratet nægte skibet adgang til havnen, hvis der ikke gennem kommunikation med skibet rettes op på den manglende angivelse. Stk. 6. Oplysninger om fritagelse for angivelse af før-ankomst sikringsinformation i henhold til § 27, stk. 1 skal fra 1. juni 2015 indgå i SafeSeaNet”

- Vedr. § 12 stk. 2 (havnefacilitet) ”Havnefacilitetens sikringsansvarlige skal 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.
- I kapitel 1 af 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. Bekendtgørelserne kunne uddybes med en tilføjelse, at hvor staten/myndigheden er operatør af faciliteten, eller faciliteten kun anløbes af statsskibe, da er faciliteten undtaget for disse bekendtgørelser.

Afsluttende formoder Danske Havne, at næste skridt er en tilpasning af vejledninger i forenklet form og med en evt. tjekliste. Danske Havne og medlemmer af Danske Havnes ISPS-netværk deltager gerne i dette arbejde.

For nærmere uddybning af ovenstående kontakt venligst
Bjarne Løf Henriksen
Chefkonsulent Danske Havne
blh@danskehavne.dk
mobil 21 16 40 45

Fremsendt elektronisk til info@tbst.dk
Cc til loma@tbst.dk

18. oktober 2016

JASV

DI-2016-10164

Hørings svar til udkast til bekendtgørelser om maritim sikring

DI Transport og Danske Havnevirksomheder takker for høringsudkast til to bekendtgørelser om maritim sikring, hhv. sikring af havne og sikring af havnefaciliteter.

Vi konstaterer, at revisionen af bekendtgørelserne er en opfølgning på "Afrapportering fra arbejdsgruppen til evaluering af den danske implementering af reglerne om maritim sikring". Arbejdsgruppen blev nedsat af transportministeren i 2012 og afleverede sine anbefalinger i 2014. Der er således tale om et arbejde, der har været en del år undervejs.

Vi vil gerne kvittere for, at der nu følges op på arbejdsgruppens anbefalinger (nr. 1-9) som vedrører ændringer i de danske bekendtgørelser. Vi vil i den forbindelse gerne takke for samarbejdet i branchepanel og arbejdsgrupper om flere af de øvrige anbefalinger.

Vi noterer os hovedpointer og ændringer i de to bekendtgørelsesudkast, heriblandt muligheden for digital kommunikation samt sagsbehandlingsgarantien på 3 måneder for sikringsplaner, og hilser dem velkommen.

Vi noterer os, at udkastet ikke rummer arbejdsgruppens oprindelige anbefaling nr. 3 om at indsætte en definition af "forsætlig ulovlig handling" af forståelsesmæssige hensyn. Vi håber, dette kan gøres i de endelige bekendtgørelser, eller som minimum i vejledningerne, når disse skal revideres.

Desværre ses heller ikke arbejdsgruppens anbefaling 5 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 sikringsplaner 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.

Arbejdsgruppen anbefaling 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 vi til at udskifte ordet "trusselsniveau" med allerede anvendte begreber som "risiko" eller "sandsynlighed".

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). Vi ser ikke dette som en stramning, således at betydningsløse hændelser nu skal indberettes. Vi 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. Vi vil gerne bede Trafikstyrelsen bekræfte denne opfattelse.

Vi ser i øvrigt frem til, at de tilhørende vejledninger om maritim sikring også revideres som en konsekvens af såvel arbejdsgruppens anbefalinger som de nye bekendtgørelser. Vi ser frem til også at deltage konstruktivt i dette arbejde.

Med venlig hilsen



Jakob Svane
Sekretariatsansvarlig Danske Havnevirksomheder – en del af DI Transport

Louise Raasgaard Mathiesen

Fra: Klaus Rostell <kro@danskemaritime.dk>
Sendt: 19. oktober 2016 13:11
Til: ts Info
Cc: Louise Raasgaard Mathiesen; 'jasv@di.dk'
Emne: SV: Høring over udkast til bekendtgørelse om sikring af havne og bekendtgørelse om sikring af havnefaciliteter - Danske Maritimes høringsvar (mærket j.nr. TS60306-00001 og TS60306-00002)

Opfølgningsflag: Opfølgning
Flagstatus: Afmærket

Til Trafik- og Byggestyrelsen

Danske Maritime har læst de to udkast til bekendtgørelser hhv. vedr. sikring af havne og vedr. sikring af havnefaciliteter. Foreningen støtter fuldt ud op om det høringsvar til de to bekendtgørelsesudkast, som DI Transport og Danske Havnevirksomheder d.d. har indsendt til styrelsen, og Foreningen har således ikke yderligere bemærkninger at tilføje.

Med venlig hilsen
Klaus Rostell
Projektleder

Danske  Maritime

Amaliegade 14, 1.
DK-1256 København K

tlf.: +45 33 13 24 16
dir: +45 33 45 43 96

kro@danskemaritime.dk
www.danskemaritime.dk

Fra: Louise Raasgaard Mathiesen [<mailto:loma@tbst.dk>]
Sendt: 21. september 2016 14:53
Emne: Høring over udkast til bekendtgørelse om sikring af havne og bekendtgørelse om sikring af havnefaciliteter

Se venligst vedhæftede høring over udkast til bekendtgørelse om sikring af havne og bekendtgørelse om sikring af havnefaciliteter.

Trafik- og Byggestyrelsen anmoder om, at eventuelle bemærkninger sendes til vores hovedmailadresse info@tbst.dk, cc. til loma@tbst.dk senest den 19. oktober 2016, mærket j.nr. TS60306-00001 og TS60306-00002.

Høringsmaterialet kan også ses på Høringsportalen på www.hoeringsportalen.dk.

Venlig hilsen

Louise Raasgaard Mathiesen
Fuldmægtig

Trafik- og Byggestyrelsen
Danish Transport and Construction Agency

Edvard Thomsens Vej 14

2300 København S

Tlf.: +45 7221 8800

loma@tbst.dk

www.tbst.dk

Trafik- og Byggestyrelsen
Edvard Thomsens Vej 14
2300 København S

Dato: 8. november 2016

Journal nr.: 2016-9601-81

Sagsbehandler: BFA

POLITOMRÅDET

National Beredskabsafdeling

Beredskabsfaglig Stab

Telefon: 4515 3020

Telefax: 4515 0005

Mail: nba@politi.dk

Høring over forslag til ændring af bekendtgørelse nr. 414 af 8. maj 2012 om sikring af havnefaciliteter og ændring af bekendtgørelse nr. 896 af 9. juli 2010 om sikring af havne.

Ved e-mail af 5. september 2016 har Trafik- og Byggestyrelsen anmodet Rigspolitiet om en udtalelse vedrørende forslag til ændring af bekendtgørelse nr. 414 af 8. maj 2012 om sikring af havnefaciliteter og ændring af bekendtgørelse nr. 896 af 9. juli 2010 om sikring af havne.

Trafik- og Byggestyrelsen har i sin skrivelse af 5. september 2016 forespurgt til, om Rigspolitiet finder, at § 20 kan udgå af bekendtgørelse nr. 414 af 8. maj 2012 om sikring af havnefaciliteter og har i den forbindelse henvist til, at bestemmelsen ikke ses at være blevet anvendt endnu, samt at overtrædelse af påbud efter § 20 ikke kan straffes.

Trafik- og Byggestyrelsen har tilsvarende forespurgt til, om Rigspolitiet finder, at § 17 kan udgå af bekendtgørelse nr. 896 af 9. juli 2010 om sikring af havne og i den forbindelse ligeledes henvist til, at bestemmelsen ikke ses at være blevet anvendt endnu, samt at overtrædelse af påbud efter § 17 ikke kan straffes.

Det er Rigspolitiets opfattelse, at det forhold at de pågældende bestemmelser endnu ikke har været anvendt i praksis, ikke i sig selv udgør en tilstrækkelig begrundelse til at lade bestemmelserne udgå af de to bekendtgørelser.

Det forhold, at manglende overholdelse af påbud udstedt af politiet i medfør af de to bestemmelser ikke kan straffes, bør heller ikke føre til, at bestemmelserne udgår.

Det er således Rigspolitiets opfattelse, at de nævnte bestemmelser 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 selv om den endnu ikke har været anvendt i praksis.

Trafik- og Byggestyrelsen har endvidere anmodet Rigspolitiet om svar på, om det fortsat er korrekt at henvise til "politidirektøren" i bekendtgørelse nr. 414 af 8.



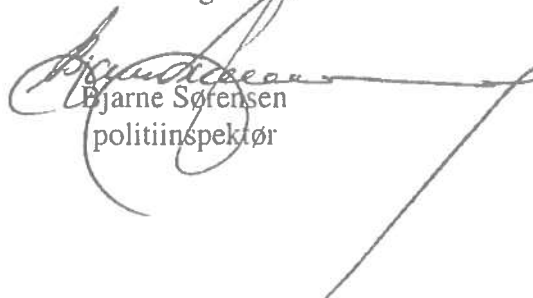
maj 2012 om sikring af havnefaciliteter og bekendtgørelse nr. 896 af 9. juli 2010 om sikring af havne i de bestemmelser, der omhandler politiets rolle ved udarbejdelsen af sårbarhedsvurderinger. Rigspolitiet kan bekræfte, at det fortsat er korrekt at henvise til "politidirektøren".

Rigspolitiet skal endelig bemærke, at det fremgår af bekendtgørelse nr. 414 af 8. maj 2012 § 8, at havnefacilitetssårbarhedsvurdering udarbejdes af havnen i samarbejde med politidirektøren. I den forbindelse anbefales det, at det tydliggøres, at det er havnen, der udarbejder 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 havnefacilitetssårbarhedsvurderingen påhviler den enkelte havn eller politiet.

Rigspolitiet skal med samme begrundelse anbefale, at det i bekendtgørelse nr. 896 af 9. juli 2010 om sikring af havne § 7 tydliggøres, at det er havnen, der skriver havnesårbarhedsvurderingen, og at dette sker i fornødent samarbejde med politiet.

Rigspolitiet skal meget beklage det sene svar.

Med venlig hilsen


Bjarne Sørensen
politiinspektør



Louise Raasgaard Mathiesen

Fra: Kasper Skov-Mikkelsen <ksm@sikkerhedsbranchen.dk>
Sendt: 24. oktober 2016 15:35
Til: Louise Raasgaard Mathiesen; ts Info
Emne: SikkerhedsBranchens hørings svar
Vedhæftede filer: Havnesikring - Kommentarer til to bekendtgørelser 131016.docx

Opfølgingsflag: Opfølgning
Flagstatus: Afmærket

Kære Louise

Hermed SikkerhedsBranchens hørings svar. Som følge af efterårsferien er vi blevet lidt forsinkede. Jeg håber vores input bliver taget med alligevel?

Med venlig hilsen
SikkerhedsBranchen



Kasper Skov-Mikkelsen
Direktør

Jernholmen 12, 2650 Hvidovre

Telefon: 36 49 40 80
Fax: 36 34 90 04
Direkte: 36 34 89 20
Mobiltelefon: 40 41 79 20
E-mail: ksm@sikkerhedsbranchen.dk

Web: www.sikkerhedsbranchen.dk

SikkerhedsBranchen er sekretariat for [BrandBevægelsen](#)

Trafik- og Byggestyrelsen

Edvard Thomsens Vej 14

2300 København S

Vedrørende Høring over udkast til bekendtgørelse om sikring af havne og bekendtgørelse om sikring af havnefaciliteter.

Her følger SikkerhedsBranchens kommentarer til det modtagne materiale. Vore kommentarer angår, bortset fra den generelle kommentar, kun bekendtgørelse om sikring af havnefaciliteter.

Generel kommentar: Vi mener fundamentet for sårbarhedsvurderingerne og dermed sikringsplanerne bør være 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.

Kommentarer til bekendtgørelse om sikring af havnefaciliteter:

§1 stk. 2: Man bør måske pointere, at fiskerifartøjer heller ikke er omfattede.

§12 stk. 2: Det ville være nyttigt med en definition af "den fornødne kompetence"

Efter § 15: Der bør indsættes en eksplicit mulighed for havnen på egen hånd at hæve sikringsniveauet som følge af konkrete trusler mod den enkelte havn enten i forhold til det vi ovenfor har kaldt 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?

§ 18: Skibe i fast rutefart mellem indenlandske havnefaciliteter bør generelt undtages.

§ 22 stk. 5: Det bør præciseres at en fuld skala øvelse er en 1:1 øvelse, hvor sikringsplanen skal gennemprøves fysisk i fuldt omfang.

§ 29: Som stk. 3 bør indføres " TBST skal senest 3 måneder efter ansøgningen er modtaget, meddele ansøgeren om udfaldet af ansøgningen" – i lighed med andre paragraffer i bekendtgørelse, hvor der gives myndigheden en svarfrist.

§ 32: Vi finder denne bestemmelse meget uheldig og et brud med almindelige forvaltningsretlige principper i dansk ret. Afgørelser skal naturligvis kunne påklages. I dette tilfælde foreslår vi til et udvalg bestående af repræsentanter fra havnene og TBST. Nærmere regler herfor bør udarbejdes.

Med venlig hilsen

Kasper Skov-Mikkelsen

Direktør

Louise Raasgaard Mathiesen

Fra: Jesper Sebbelin <js@shipbrokers.dk>
Sendt: 17. oktober 2016 15:36
Til: ts Info
Cc: Louise Raasgaard Mathiesen
Emne: Høringssvar fra Skibsmæglerforeningen - Mærket j.nr. TS60306-00001 og TS60306-00002.

Opfølgningsflag: Opfølgning
Flagstatus: Afmærket

Til: Trafik- og Byggestyrelsen - j.nr. TS60306-00001 og TS60306-00002

+++

Kære Louise Raasgaard Mathiesen.

Skibsmæglerforeningen takker for modtagelsen af materialet til høring jf. ovenstående j.nr.

Vi har noteret os at Trafikstyrelsen giver en sagsbehandlingsgaranti på 3 måneder, men kræver samtidig, at der højst går 6 måneder fra godkendt sårbarhedsplan til havnen indsender udkast til sikringsplan. Vi har endvidere noteret os en forenkling ved, at man kan indsende sin dokumentation via e-mail og derved i elektronisk format.

I bekendtgørelse om sikring af havnefaciliteter §2 – 12) står der at læse: "Skibsføreren: Skibsføreren, eller enhver anden person, som skibets reder har givet bemyndigelse til at varetage skibsførerens forpligtelser"

Skibsmæglerforeningen foreslår en præcisering af vort erhverv, og foreslår derfor følgende tekst: "Skibsføreren: Skibsføreren, dennes skibsagent eller skibsmægler, eller enhver anden person, som skibets reder har givet bemyndigelse til at varetage skibsførerens forpligtelser".

I §9, omtales dispensation for udfærdigelse af sikringsplan. Vi har noteret os at det kun er "tørbulk", der er omfattet af en sådan dispensation. Skibsmæglerforeningen beder om en præcisering af, hvorfor det kun er tørbulk. Hvad med Krydstogtskibes sæsonbetonede anløb?

§17 nævnes SafeSeaNet, og Skibsmæglerforeningen kunne godt tænke sig, at det blev præciseret, at havnene kan hente sine informationer om 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.

I bedres venligst kontakte undertegnede såfremt der er spørgsmål.

Med venlig hilsen

Danmarks Skibsmæglerforening
Jesper Sebbelin (FICS)
General Manager
Amaliegade 33B
DK – 1256 København K
+45 3391 4438
info@shipbrokers.dk
www.shipbrokers.dk

