

Søfartsstyrelsen
Vermundsgade 38 C
DK-2100 København Ø
Att.: Jakob Lynge
Sendt til sfs@dma.dk og jly@dma.dk

Høringssvar vedr. skibssikring i indenlandsk rutefart

Danske Havne har modtaget høringen af Søfartsstyrelsens udkast til bekendtgørelse om teknisk forskrift om bedre sikring af skibe i indenlandsk fart jf. forordning 724 af 31. marts 2004 om bedre sikring af skibe og havnefaciliteter.

Det er Danske Havnes holdning, at ændringen omfatter **alle** passagerfærger i indenlandsk fart, samt at de lempede krav til skibssikring ligeledes finder anvendelse på de færgerederier og de havnefaciliteter, der betjener passagerskibene.

Ændringen legitimeres i Præambel til ISPS stk. 9: *"Det erkendes dog, at retningslinjernes anvendelighed kan variere afhængigt af havnens/ skibets beskaffenhed, branchen og/eller lasten"*. Ændringen tager dermed højde for en aktivitets-/ godsmæssig hensynstagen, der hidtil ikke har været gældende i de danske bekendtgørelser vedr. sikring af havne og havnefaciliteter.

Efter otte år uden konkrete eksempler på terrorhandlinger mod havne med hensigt at skade international skibstrafik er Danske Havne positivt indstillet i forhold til myndighedernes villighed til at lempe kravene til omfanget af den maritime sikringsindsats. Danske Havne bifalder, at maritim sikring i højere grad baseres på **sund fornuft**, som foreslået i betækningsudkastet. Det er Danske Havnes ønske, at krav til sikring af havne og havnefaciliteter bør tage højde for den konkrete sandsynlighed for terrorhandlinger i den pågældende havn i forhold til havnens aktivitet, størrelse og geografi (placering og fragtruter).

Transportministeriet deltog i en rapport fra DIIS i anledning af 10-året for 9-11. Transportministeriet oplyser her, *"at det er meget svært at sikre den kollektive trafik mod terrorisme. Banegårde og andre trafikknudepunkter er sårbare, da de dels er svære at beskytte, dels har et stort flow af passagerer. Eksempelvis er der ingen adgangs- eller sikkerhedskontrol ved banegårdene ... idet **sådanne tiltag ville få den kollektive togtrafik til at bryde sammen.**"*



Ligestilling af sikringsregler for alle former for passagertransport er sundt og fornuftigt. Sikring af havne medfører øgede omkostninger, som i sidste ende pålægges brugerne. Forskel i sikringskrav er med til at skabe konkurrencemæssig skævvridning.

PET har gennemført en ny national sikkerhedsvurdering, som vurderer den sikringsrelaterede risiko i havne anderledes end tidligere. Det fører bl.a. til indeværende forslag om undtagelse af passagerskibe i indenlandsk fart.

I udkastet til betænkning står *"På denne måde søges de forskellige transportmidler desuden **ligestillet og tiltag paralleliseret, således at der forventes samme sikringsniveau** i fx tog, by- som i havnebusser, eller for større passagerskibe med dedikerede terminaler."*

Hurtigfærger og passagerskibe, der besejler Rute T, bør såfremt de alt overvejende sejler i dansk indenrigsfart, også være omfattet af den ændrede bekendtgørelse. Hvis de forskellige transportmidler for passagertransport skal ligestilles og tiltag paralleliseres, bør der gælde ens konkurrencevilkår bredt set for alle typer passagerskibe, der sejler på sammenlignelige ruter. Herunder færgeaktiviteter i havnene Hirtshals, Aarhus, Kalundborg, Gedser, Rødby, Grenaa, Spodsbjerg, Tårs, Samsø og Frederikshavn

De lempede krav til sikring af skibe i indenrigsfart bør ligeledes afspejles i krav til de færgerederier og havnefaciliteter, der betjener passagerskibene.

Det forventes, at transportbranchen er bekendt med og forholder sig aktivt til den aktuelle terrortrussel. Danske Havne fremsætter det ønske, at den obligatoriske sikringsrelaterede risikovurdering, der udarbejdes af PET, Forsvarskommandoen, Søfartsstyrelsen og Kystdirektoratet, i tråd med sundt og fornuftigt tilsendes transportsektorens aktører, som baggrund for sektorens egen sårbarhedsvurdering.

Den i høringen fremhævede ændring i maritim trusselsvurdering mod maritime crowded places kan ikke bekræftes i offentligt tilgængeligt materiale hos PET. Kun en trusselsvurdering fra 2004 er tilgængelig.

Med venlig hilsen

Bjarne Løf Henriksen

Erhvervspolitisk konsulent, Danske Havne