

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

Høringssvar ISPS-bekendtgørelser om havne og havfaciliteter

Danske Havne sætter stor pris på det inddragende samarbejde i branchepanelet for havne omkring evaluering og regelforenkling af bekendtgørelserne om terrorsikring 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 uhensigtsmæssig 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 flexibilitet 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