

Bemyndigelsesbestemmelsen vil endvidere kunne anvendes til at gennemføre senere ændringer på området administrativt.

Lovforslaget tager sigte på de dele af SOLAS konventionsændringerne og ISPS koden, der har relation til havnefaciliteter. Økonomi- og erhvervsministeren fremsætter i indeværende Folketingssamling et lovforslag til ændring af lov om sikkerhed til søs med henblik på at gennemføre de dele af SOLAS konventionsændringerne og ISPS koden, som vedrører maritim sikring i relation til skibe. Disse to lovforslag omfatter det samlede system, der etableres til sikring af søfarten.

2.1.1. Generelt om SOLAS konventionsændringerne og ISPS kodens indhold

Det er noget nyt, at SOLAS konventionen også indeholder bestemmelser vedrørende havne. Da skibe og havne som transportsystem er afhængige af hinanden, blev det besluttet at tage begge dele med i regelsættet for at opbygge et sikkert system. Det er bl.a. ISPS-kodens målsætning, at fastlægge internationale rammer for samarbejdet mellem medlemslandene og industrien med henblik på at træffe præventive foranstaltninger med hensyn til at sikre skibe og havnefaciliteter, der anvendes i international samhandel. Det følger således af kodens pkt. 1.3.6, at der skal udarbejdes sikringsplaner for skibe og havnefaciliteter, som skal baseres på en konkret sårbarhedsvurdering. Der henvises i øvrigt til det anførte nedenfor under pkt. 2.1.2. om havnefaciliteter.

SOLAS konventionen fastsætter de overordnede rammer for, hvad de kontraherende stater og havneadministrationerne skal leve op til i relation til reglerne om maritim sikring. De specifikke regler er fastsat i den underliggende ISPS kode. ISPS koden er opdelt i en obligatorisk A-del og en vejledende B-del.

SOLAS konventionsændringerne og ISPS koden er optrykt som bilag 1. Bilaget er et genoptryk af bilaget til Kommissionens forordningsforslag om bedre sikring af skibe og havne.

2.1.2. SOLAS konventionsændringerne og ISPS kodens anvendelsesområde

SOLAS konventionen og ISPS koden gælder for havnefaciliteter, der betjener følgende fartøjer i international fart:

- passagerskibe, herunder højhastighedsfartøjer,
- fragtskibe med en bruttotonnage på 500 eller derover,
- mobile offshore boreplatforme med selvstændigt fremdrivningsmaskineri.

Dermed er det afgørende for, om en havnefacilitet er underlagt reglerne, at faciliteten betjener en eller flere typer af de ovennævnte fartøjer i international fart. Undtaget er endvidere havnefaciliteter, der alene anvendes til fiskerifartøjer, samt militære havnefaciliteter.

Ved »havnefacilitet« forstår i SOLAS konventionsændringerne og ISPS koden, det område i en havn, hvor der er direkte og umiddelbar kontakt mellem havn og skib. Det kan efter omstændighederne f.eks. være ankerpladser, ventepladser og indsejlingsområder.

På denne baggrund vil også anlæg, der ikke opfattes som en havn i gængs forstand, kunne være omfattet af regelsættet. Eksempelvis må det forventes, at værfter o. lign. kan have en interesse i at blive godkendt i henhold til reglerne, idet de funktioner, der udføres på værftet, har karakter af almindelig havneaktivitet. Herudover vil også skibe omfattet af reglerne nyde godt af, at de kan få udført eksempelvis reparationer på et værft, der lever op til SOLAS konventionsændringerne og ISPS koden.

Der er grund til at fremhæve, at SOLAS konventionsændringerne og ISPS koden alene vedrører havnefaciliteter, der betjener fartøjer i international trafik. Der åbnes dermed mulighed, at der indenfor én havn, kan være områder, der på grund af sikringsreglerne ikke er offentligt tilgængelige, mens andre områder fortsat er helt frit tilgængelige. I sådanne tilfælde må sikringsplanen for de berørte havnefaciliteter, tage højde for sådanne forhold (der henvises til de specielle bemærkninger til § 1, nr. 1). Opmærksomheden skal i denne forbindelse dog henledes på, at den kommende EU-forordning sandsynligvis vil medføre, at visse dele af indenrigstrafikken vil blive underlagt sikringsreglerne.

Det er intentionen at skabe så brede rammer som muligt med henblik på at sikre, at havnene så vidt som muligt kan fortsætte deres virksomhed som hidtil, bl.a. ved at overlade det til den enkelte havneadministration at fastlægge antallet og omfanget af havnefaciliteterne. Det vil være muligt at have flere havnefaciliteter i en havn. Det skønnes, at der vil være stor variation i den måde, hvorpå havnefaciliteterne afgrænses; mindre havne vil muligvis alene afgrænse det område, hvor den umiddelbare lastning og losning af skibet foretages, og derved vil havnefaciliteten evt. kunne sikres ved, at der placeres en vagt på kajen, så længe et skib omfattet af regelsættet er i havn. Andre havne, eksempelvis container-terminaler, vil måske kunne se en fordel i at indhegne et større område, hvor hele håndteringen af containere sker.