

steren i sit svar bekræfter, at der ikke vil blive brugt statslige midler til annoncering, reklame, publikationer, plakater, andre mediefremstød, eller anden markedsføring af EU-forfatningen over for de danske vælgere, men at der – såfremt det overhovedet kommer på tale at bruge offentlige midler – vil ske en ligelig fordeling af midlerne til ja- og nejsiden, så det sikres, at befolkningen får et afbalanceret billede med argumenter både for og imod den europæiske forfatning.

Svar (21/9 04)

Statsministeren (Anders Fogh Rasmussen):
Der henvises til besvarelsen af spørgsmål S 5486.

Spm. nr. S 5519

Til trafikministeren (14/9 04) af:

Peter Skaarup (DF):

»Er ministeren enig i de danske havneledelsers vurdering af, at det trods terroradvarsler fra PET er unødvendigt at foretage systematiske sikkerhedscheck af færge- og krydstogtspassagererne og deres bagage, i benægtende fald, hvad vil ministeren da gøre for at sikre, at kontrollen i havnene sidestilles med kontrollen i de danske lufthavne?«

Begrundelse

Det fremgår af MetroXpress d. 14. september 2004, at til trods for at PET har advaret mod terror på danske færger, finder de danske havneledelser det unødvendigt at checke passagererne og deres bagage inden afgang, så længe der ikke har været eksempler på terrorangreb på en dansk færge.

Sekretariatschef i Danske Havne, Tom Elmer Christensen, udtaler således til MetroXpress: »Vi vurderer, det her er sikkert nok. Men sker der to terrorulykker, så kommer der også større kontrol. Så er det bevist, der er en trussel«.

Spørgeren finder det uacceptabelt, såfremt PETs advarsler overhøres, at man vil vente og se konkrete beviser på terror, før der reageres med mere kontrol. Spørgeren vil derfor opfordre ministeren til at gribe ind og sikre, at sikkerhedskontrollen i de danske havne sidestilles med

kontrollen i de danske lufthavne på en fornuftig måde, som er praktisk mulig.

Svar (23/9 04)

Trafikministeren (Flemming Hansen):

Til brug for besvarelsen af spørgsmålet er der modtaget bidrag fra Kystdirektoratet og Søfartsstyrelsen. Der er ligeledes anmodet om bidrag fra Justitsministeriet. Da dette endnu ikke er modtaget, vil jeg give spørgeren dette foreløbige svar.

Ved Trafikministeriets bekendtgørelse nr. 144 af 8. marts 2004 om sikring af havnefaciliteter, EU's forordning nr. 725/2004 af 31. marts 2004 om bedre sikring af skibe og havnefaciliteter samt FN's Internationale Maritime Organisations International Ship and Port Facility Code er den internationale skibsfart og de havnefaciliteter, der betjener denne, underlagt regler om terrrorsikring.

Jeg kan indledende oplyse, at alle havnefaciliteter, der i dag modtager færge- og krydstogtspassagerer har godkendte sikringsplaner rettet mod at forhindre mulige terroranslag.

Sikringsplanerne for de enkelte havnefaciliteter er udarbejdet på grundlag af en konkret lokal sårbarhedsvurdering, som gennemføres i et samarbejde mellem havneadministrationen og den lokale politikmyndighed.

Sikringsplanerne er baseret på tre sikringsniveauer, hvor det for hvert niveau er angivet, hvilke forholdsregler, der finder anvendelse. Det er i Danmark Politiets Efterretningstjeneste (PET), der vurderer trusselsniveauet, og på grund af dette fastlægger Kystdirektoratet så det sikringsniveau, havnefaciliteten skal agere på.

Havnene skal for hvert af de tre sikringsniveauer have fastlagt:

- Sikringstiltag, som skal forhindre, at våben eller farlige stoffer og genstande beregnet til brug mod personer, skibe eller havne, bringes ind på havnefaciliteten eller om bord på et skib,
- Sikringstiltag ved havnefaciliteten, som skal forhindre uautoriseret adgang til havnefaciliteten og
- Sikringstiltag, som effektivt skal sikre last og udstyr til lasthåndtering ved havnefaciliteten.

Ved udarbejdelse af sikringsplanerne har det været centralt, at de enkelte havnefaciliteter ikke er blevet pålagt sikringstiltag ud over det nødvendige. På denne baggrund er mulighederne