



Justitsministeriet
Lovafdelingen

Kontor: Strafferetskontoret
Sagsnr.: 2005-730-0246
Dok.: BBB40459

Endelig besvarelse af spørgsmål nr. 117 af 18. maj 2006 fra Folketingets Retsudvalg vedrørende forslag til lov om ændring af straffeloven, retsplejeloven og forskellige andre love (Styrkelse af indsatsen for at bekæmpe terrorisme mv.) (L 217).

Spørgsmål nr. 117:

” Ministerens kommentar udbedes til vedlagte henvendelse fra Havnearbejdernes Landsklub, som blev modtaget under landsklubbens foretræde for udvalget 18/5-06.”

Svar:

Justitsministeriet har til brug for besvarelsen af spørgsmålet indhentet følgende udtalelse fra Transport- og Energiministeriet, hvortil der henvises:

”Maritim sikring i Danmark reguleres for havne i dag af 2 regelsæt.

Det ene regelsæt er bekendtgørelse nr. 144 af 8. marts 2004, som i dansk ret gennemfører:

SOLAS-konventionens (konventionen om sikkerhed for menneskeliv til søs fra 1974) kapitel XI-2 i som vedtaget den 12. december 2002,

ISPS kodeksen (International Ship and Port Facility Security Code) som vedtaget den 12. december 2002 for så vidt angår havnefaciliteter.

Begge er internationale regler som fulgte umiddelbart efter 11. september 2001.

Det andet regelsæt er Europa-parlamentets og Rådets Forordning (EF) Nr. 725/2004 af 31. marts 2004 om bedre sikring af skibe og havnefaciliteter, som stort set svarer til de internationale regler – de såkaldte ISPS regler.

Reglerne gælder for havnefaciliteter, der betjener international skibstrafik over 500 BT eller færger som må fragte mere end 12 passagerer. Det er frivilligt for havnene at lade sig omfatte af reglerne, men den internationale skibstrafik, vil i praksis undgå havne, der ikke er sikrede efter ISPS reglerne.

De vigtigste formål med maritim sikring er at opstille procedurer, der forhindrer uautoriseret adgang til havnefaciliteten, forhindrer at våben og farlige stoffer bringes ind på havnefaciliteten og sikrer last og lasteudstyr. Som en naturlig følge heraf, er der fokus på kontrol med adgangen til havnefaciliteten, både for personer og last.

Reglerne stiller ikke specifikke krav til indhegning, skiltning, Id-kort, overvågning mv. Omfanget af en given sikring fastlægges i de enkelte havne på baggrund af en sårbarhedsvurdering, som udføres af det lokale politi og havnen i fællesskab.

Det forhold, at der er tale om individuelle sårbarhedsvurderinger, som forholder sig konkret til de lokale forhold medfører, at der naturligt vil være forskelle havnene imellem på omfanget af sikringen. Der vil naturligt være en forskel mellem den nødvendige sikring af en terminal for benzin/olie og en kaj, hvor der leveres granitsten fra Norge.

Da det er de forskellige lokale forhold, der lægger niveauet for den nødvendige sikring, vil det ikke være forsvarligt, at en godkendt adgang for personer til én sikret havn, automatisk skulle give adgang til en anden sikret havn, som eksempelvis på grund af de laster den håndterer, har et større krav til sikring.

Såfremt der i henhold til den maritime sikring af havnen etableres områder med adgangsforbud eller på anden vis sker en begrænsning af adgangen, reguleres disse restriktioner gennem bekendtgørelse om standardreglement for overholdelse af orden i danske erhvervshavne.

Alle danske erhvervshavne er omfattet af denne bekendtgørelse og reglerne i bekendtgørelsen giver havnemyndigheden ret til at give anvisninger vedrørende færdsel på havneområdet, herunder forbyde uvedkommende færdsel i visse områder. Denne bestemmelse er straffelagt med bøde.”

Særligt med hensyn til spørgsmålet om anvendelse af terrorismebestemmelsen i straffelovens § 114 i forhold til faglige konflikter kan Justitsministeriet henvise til besvarelserne af spørgsmål nr. 45 og 97.