

JANUAR 2025

GLOBAL STRATEGI FOR MARITIM SIKKERHED 2025-2028



INDHOLDSFORTEGNELSE

1. Indledning	2
2. Principper og fokus	3
A. Principper	3
B. Prioriteter	4
C. Indsatsområder	5
3. Trusler mod maritim sikkerhed	7
A. Krige og konflikter	7
B. Kriminelles angreb	11
C. Kriminelles udnyttelse af sårbarheder	16
4. Danmarks strategiske indsatser	18
A. Indsatser og aktiviteter til søs	19
B. Partnerskaber om informationsdeling og effektiv monitorering af det maritime domæne	22
C. Kapacitetsopbygning og internationale samarbejder	24
5. Implementerende myndigheder og revisionsmekanisme	30

1. INDLEDNING

Danmark er en nation med stolte søfartstraditioner. Danmark er blandt verdens førende søfartsnationer og har en stor maritim industri præget af innovation og hastig teknologisk udvikling. Skibsfart er en af landets største eksportsektorer og har sammen med den maritime industri, som består af værfter, udstyrsproducenter, skibsdesignere og servicevirksomheder, en nøglerolle som værdiskaber og vækstmotor for dansk økonomi og det danske samfund.

Skibsfarten er af natur verdensomspændende. I kraft af den fremtrædende rolle i global, maritim samhandel har Danmark en særlig interesse i at beskytte retten til fri sejlads og den maritime sikkerhed. Danmarks position i den globale søfart betyder, at fraværet af maritim sikkerhed i nogle regioner udgør en alvorlig trussel for danske interesser, herunder rederier og besætninger.

Konsekvenserne af usikre søveje rækker imidlertid ud over alene danske interesser. Over 80% af den globale varetransport sker til søs og to tredjedele af verdens energiforsyning enten udvindes til søs eller transporteres til søs¹. Fravær af åbne, sikre og frie søveje har derfor betydning for den samlede verdenshandel og forsyningssikkerhed. Konsekvenserne af maritim usikkerhed går langt ud over det maritime domæne og påvirker andre globale sektorer, ikke mindst økonomi og energiforsyning, og udgør dermed en sikkerhedspolitisk udfordring. En lang række trusler mod maritim sikkerhed stammer desuden fra og bidrager til regional ustabilitet i de områder, hvor de finder sted.

Maritim sikkerhed styrkes ved at imødegå de trusler, risici og udfordringer, der findes i det maritime domæne. Det maritime domæne omfatter blandt andet shippingruter, havne, kystområder, off-shore installationer og undersøisk infrastruktur. Dertil kommer en beskyttelse af havmiljøet samt brugerne af det maritime domæne, forstået som skibe, deres besætninger og last.

Maritime sikkerhedstrusler kan udspringe af blandt andet kriminalitet og være målrettet eller udnytte shippingruter og den kommercielle søfart som f.eks. pirateri og væbnet røveri til søs samt illegal transport af ulovlige effekter. Dertil kommer trusler, der udspringer af kriminalitet, men ikke er rettet direkte mod den kommercielle søfart, som f.eks. ulovligt fiskeri samt ødelæggelser af havmiljøet ved f.eks. dumping.

Andre maritime sikkerhedsudfordringer opstår pga. handlinger fra statslige eller statssponsorerede private aktører, f.eks. som følge af krig, geopolitiske rivaliseringer eller uenighed om grænsedragninger. Dertil kommer stadig flere nye typer af trusler mod maritim sikkerhed, der blandt andet kan tage form af bevidste overtrædelser af internationale regler og sabotagehandling mod blandt andet maritim infrastruktur. I takt med den teknologiske udvikling ses der en tilsvarende udvikling i truslerne, hvor f.eks. cyberangreb rettes specifikt mod skibe, havne og maritim infrastruktur.

¹ EU Maritime Security Strategy, fællesmeddelelse af 10. marts 2023

2. PRINCIPPER OG FOKUS

A. PRINCIPPER

Den internationale retsorden er under pres, og den nuværende geopolitiske virkelighed fordrer tilpasning for fortsat at kunne forsvare og fremme danske værdier og interesser. Som regeringen har fastlagt i den Udenrigs- og Sikkerhedspolitisk strategi², skal Danmark arbejde for en regelbaseret verdensorden og overholdelse af internationale regler. Det inkluderer de regler, der følger af FN's havretskonvention³, der tilstræber en balance mellem på den ene side kyststaternes interesse i at have kontrol med de tilstødende havområder, og på den anden side alle staters interesse i frit at kunne benytte havet til sejlads m.v.

Havet udgør mere end to tredjedele af jordens overflade, og maritime spørgsmål, herunder spørgsmål vedrørende maritim sikkerhed, er ofte internationale af natur. Hverken Danmark eller nogen andre lande kan løse alle maritime sikkerhedsudfordringer alene. For effektivt at adressere de udfordringer, der findes til søs, er det nødvendigt med et velfungerende internationalt samarbejde. Danmark skal fortsætte med at engagere sig i internationale og regionale fora, der adresserer trusler mod maritim sikkerhed, herunder NATO, EU, FN, herunder FN's Søfartsorganisation IMO, og i særlige koalitioner efter behov. Derved kan vi øge vores internationale engagement, styrke alliancer og skabe ligeværdige partnerskaber globalt, som forudsat i regeringens Udenrigs- og Sikkerhedspolitisk strategi, såvel som i regeringens strategi for et styrket engagement med de afrikanske lande⁴.

Sammenfattende vil Danmarks arbejde for maritim sikkerhed have sit udgangspunkt i tre overordnede principper.

TRE OVERORDNEDE PRINCIPPER



² Udenrigs- og Sikkerhedspolitisk Strategi, maj 2023.

³ United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS+ANNEXES+RES.+AGREEMENT), 1982.

⁴ Afrikas århundrede - strategi for et styrket dansk engagement med de afrikanske lande, august 2024

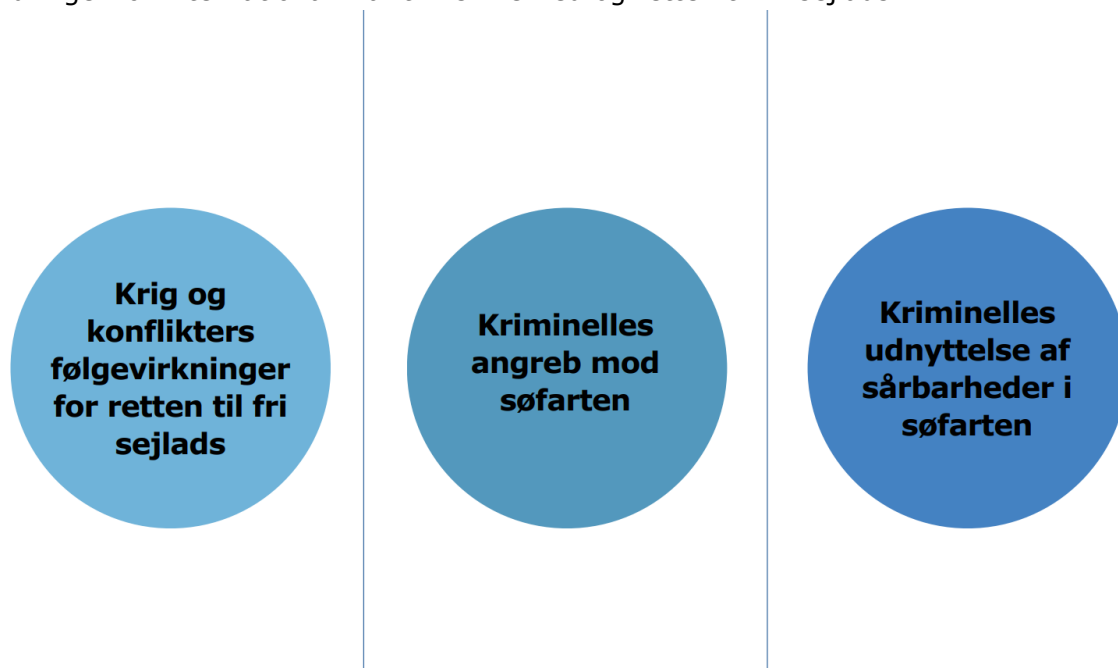
B. PRIORITETER

Strategien fokuserer på *internationale* udfordringer i relation til maritim sikkerhed, dvs. maritime sikkerhedstrusler, der finder sted i områder uden for Kongeriget Danmarks territorialfarvand og eksklusive økonomiske zone i erkendelsen af, at internationale udfordringer kan have en direkte indflydelse på den frie sejlads. Fokus er på trusler mod retten til fri sejlads og dermed kun på maritim infrastruktur såsom rørledninger, kabler, havvindmøller og andre off-shore installationer, i det omfang det også berører retten til fri sejlads.

I takt med ændringer i trusselsbilledet er det vigtigt at bevare en fleksibilitet, der gør Danmark i stand til løbende at tilpasse indsatsen og sætte effektivt ind over for nye trusler mod retten til fri sejlads.

Strategien bygger på danske erfaringer med maritim sikkerhed og fortsætter indsatsen mod pirateri, væbnet røveri til søs og maritim kriminalitet, der har været en dansk prioritet siden Danmarks første strategi i 2011. Endvidere sætter strategien som noget nyt fokus på statssponsorerede private aktørers angreb på søfarten, som en konsekvens af det stigende pres på den regelbaserede verdensorden. Strategien erstatter tidligere strategiske rammer for Danmarks arbejde med maritim sikkerhed, herunder *Prioritetspapir for Danmarks indsats mod pirateri og anden maritim kriminalitet 2019-2022*, *Strategi for den danske indsats mod pirateri og væbnet røveri til søs 2015-2018* og *Strategi for den danske indsats mod pirateri 2011-2014*.

Strategien udstikker den strategiske retning for Danmarks arbejde med følgende centrale udfordringer for international maritim sikkerhed og retten til fri sejlads⁵:



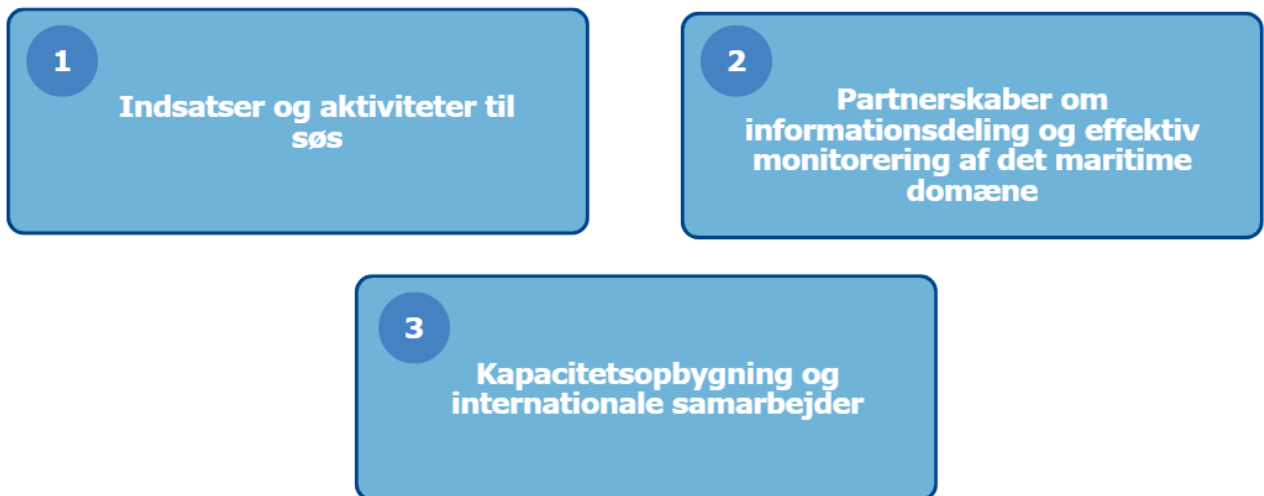
⁵ De prioriterede udfordringer er valgt for at målrette ressourceforbruget og undgå overlap med andre danske strategiske indsatser om f.eks. forsyningssikkerhed eller bekæmpelse af cybertrusler.

De tre prioriterede udfordringer behandles i afsnit 3.

C. INDSATSOMRÅDER

I overensstemmelse med de tre overordnede principper for maritim sikkerhed og for effektivt at adressere de mest alvorlige trusler mod retten til fri sejlads forudsættes en bred, sammenhængende vifte af indsatser af både militær og civil karakter. Danmarks indsatser vil ske inden for tre strategiske områder:

STRATEGISKE INDSATSOMRÅDER



De tre indsatsområder behandles i afsnit 4.



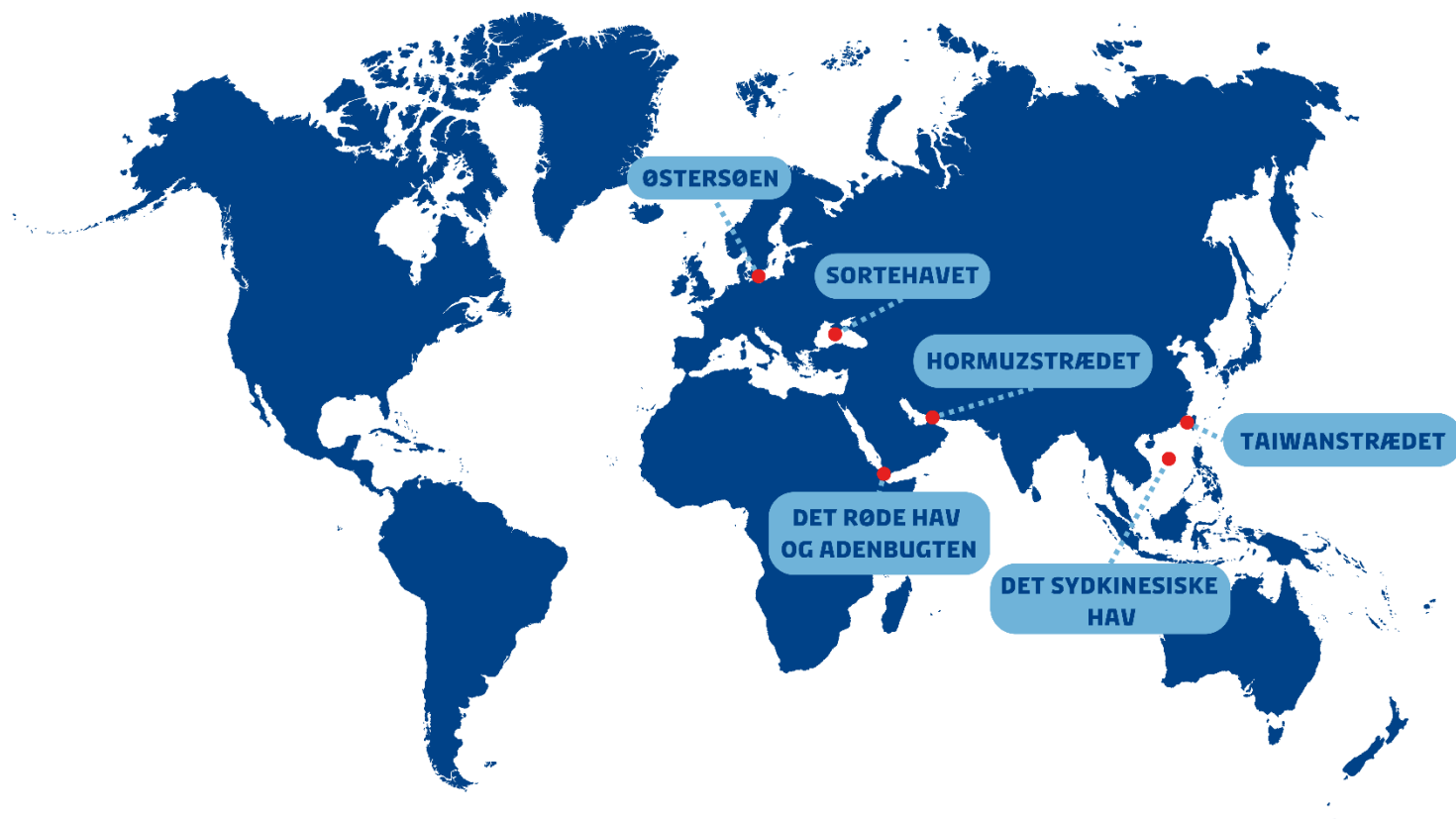
HAVRETSKONVENTIONEN: RETTE TIL FRI SEJLADS

Retten til fri sejlads udgør et grundlæggende princip i havretten og refererer til princippet om, at skibe har ret til at sejle frit og krydse verdens have uden unødigt indblanding fra kyststater.

Retten til fri sejlads er afgørende for verdenshandelen – transport af varer og mennesker på tværs af verdenshavene. Den opretholder princippet om åben adgang til havene og bidrager til fred, stabilitet, økonomisk udvikling og samarbejde mellem nationer.

3. TRUSLER MOD MARITIM SIKKERHED

A. KRIGE OG KONFLIKTER



Krige og konflikter til lands har betydning for sikkerheden til søs. Både i form af direkte angreb og i form af utilsigtede følgevirkninger ved f.eks. at påvirke globale forsyningskæder. Dertil kommer, at maritime områder kan indgå i konflikter, der begrænser den frie sejlads i de berørte områder f.eks. på grund af direkte kamphandlinger eller angreb. Nye konflikter kan kræve hurtig handling samtidig med, at der skal tages hensyn til Danmarks rolle som et lille land med en åben økonomi, der i høj grad er afhængig af international handel.

Den flerårige konflikt i Yemen har især haft betydning for den maritime sikkerhed i Det Røde Hav og Adenbugten, hvor civile skibe har været udsat for væbnede angreb under gennemsejling. Den maritime sikkerhedssituation i og omkring Det Røde Hav blev betydeligt forværret i november 2023, da den yemenitiske Houthis-bevægelse med henvisning til den genopblussede konflikt mellem Israel og Hamas i Gaza begyndte at gennemføre angreb mod den civile skibsfart i området. Angrebene har været omfattende og teknisk sofistikerede med brug af helikoptere, luft- og overfladedroner, missiler, propeldrevne granater og hurtigtgående både. Den øgede risiko forbundet med sejlads i Det Røde Hav og Adenbugten

har betydning for antallet af kommercielle skibe, der vælger at lægge ruten om og i stedet sejle syd om Afrika og via Guineabugten.



ANGREB MOD DEN CIVILE SKIBSFART I DET RØDE HAV

Houthi-bevægelsens første angreb fandt sted den 19. november 2023, hvor det Bahamas-flagede fragtskib Galaxy Leader blev boardet og besætningen taget som gidsler. FN's Søfartsorganisation, IMO, estimerer konservativt, at knap 70 skibe blev angrebet i Det Røde Hav og Adenbugten frem til primo oktober 2024, herunder også nogle af de ca. 2.500 dansk-opererede skibe, der årligt passerer gennem området. To skibe er blevet sænket, besætningsmedlemmer har mistet livet og skibe, der er beskadigede – især olietankere – udgør en stor miljørisiko. Samlet set er skibstrafikken igennem Bab al-Mandab strædet og Det Røde Hav faldet med ca. 50%. Mange skibe sejler i stedet den længere vej syd om Afrika, der både er dyrere og øger udledningen af CO₂, samt udsætter skibene for farligere vejrforhold og risiko for piratangreb. De økonomiske konsekvenser af Houthi-bevægelsens angreb for den globale samhandel er betydelige, men rammer også landene rundt om Det Røde Hav hårdt. F.eks. Egypten, der er afhængig af indtægter fra gennemsejling af Suezkanalen.

Ruslands invasion af Ukraine i februar 2022 bragte igen krig til Europa og en ny udenrigs- og sikkerhedspolitisk virkelighed med sig, der også har haft betydning for den maritime sikkerhed. Situationen i Sortehavet og Det Azovske Hav er stærkt påvirket af krigen, hvor trafikken til og fra Ukraine og Rusland er genstand for minering og kamphandlinger. Missiler og drivende søminer udgør en trussel for skibe og besætninger, ligesom krigen har begrænset retten til fri sejlads i farvandene.

Danmark har en særlig interesse i at sikre, at farvandene tættest på os er åbne og sikre. Det gælder ikke mindst i Østersøen, hvor stigende spændinger efter Ruslands invasion af Ukraine har medført et forhøjet beredskab som reaktion på øget russisk aktivitetsniveau. Herudover giver den såkaldte russiske "skyggeflåde" anledning til bekymring, fordi Rusland anvender gamle og formentligt utilstrækkeligt forsikrede skibe med uigennemsigtigt ejerskab, der medfører store risici for havmiljø og maritim sikkerhed.

Den politiske spænding omkring Taiwanstrædet er vokset gennem de seneste år. Det har medført et øget kinesisk politisk pres på Taiwan samt øget kinesisk militær tilstedeværelse i området, herunder afholdelsen af store militære øvelser. I det Sydkinesiske Hav og i det Østkinesiske Hav opleves øgede spændinger. Påvirkningen af den civile skibsfart i begge områder har indtil videre været beskeden. Ved øgede spændinger og i tilfælde af en eskalering til en væbnet konflikt må der forventes en indskrænkning af retten til fri sejlads.

Ved kriser og ultimativt ved krig vil en stats samlede ressourcer og kapaciteter kunne anvendes til at opretholde suverænitet og udøve magt. Fra et dansk perspektiv vil dette principielt også kunne omfatte den civile handelsflåde. Den nye sikkerhedspolitiske virkelighed betyder også et fornyet fokus på sikring af de transatlantiske maritime forsyningsveje, herunder til Grønland og Færøerne. I tillæg vil det være i klar dansk interesse at sikre, at den civile handelsflåde fortsat kan operere i tilfælde af krig.



DET RØDE HAV: OPERATION PROSPERITY GUARDIAN OG ASPIDES

I lyset af Houthi-bevægelsens uprovokerede angreb, der startede i efteråret og vinteren 2023 mod skibe i og omkring Det Røde Hav, tog USA initiativ til at etablere en sømilitær operation, Operation Prosperity Guardian, under den eksisterende internationale maritime koalition, Combined Maritime Forces, hvor Danmark har bidraget med officerer siden 2008. EU lancerede kort efter, i februar 2024, den sømilitære operation ASPIDES. Begge operationer er defensive med mandat til at ledsage og beskytte den civile skibstrafik mod angreb og dermed sikre retten til fri sejlads gennem Det Røde Hav, Bab al-Mandab-strædet og Adenbugten. Danmark havde i begyndelsen af 2024 fregatten Iver Huitfeldt udsendt til at bistå Operation Prosperity Guardian og Danmark har bidraget med stabsofficerer til begge operationer.



Foto: Anders V. Fridberg / Forsvaret

Statssponsorerede private aktører udgør i stigende grad en udfordring ved at udføre angreb, der typisk har et andet formål end berigelse, f.eks. som led i geopolitisk rivalisering. Det er blandt andet tilfældet i Hormuzstrædet, der udgør et strategisk vigtigt knudepunkt for den

internationale kommercielle skibsfart. Særligt olietankere er i en række tilfælde blevet omdirigeret eller angrebet og tilbageholdt – ofte i længere tid – af iranske myndigheder.

Truslen mod den frie sejlads i og omkring Hormuzstrædet er i høj grad begrundet i mangeårige og dybtliggende regionale konflikter. Konflikter, der er præget af en række komplekse dynamikker mellem de statslige aktører i regionen og navnlig udspringer af forskellige sikkerhedspolitiske interesser og etnisk-religiøse forskelle. Forskydninger i de regionale balancer, f.eks. mellem Israel og dets naboer eller mellem Iran og Saudi Arabien, kan hurtigt påvirke den maritime sikkerhedssituation omkring Hormuzstrædet.

I øvrigt gælder, at statslige og statssponsorerede private aktører ofte vil have ressourcer til at udføre handlinger, der er umulige eller vanskelige at tilskrive aktøren.

Søfartssektoren adskiller sig ikke væsentligt fra andre sektorer i forhold til cybertrusler. Trusselslandskabet er i konstant udvikling. Nye aktører kommer til, mens andre forsvinder, og hackere løbende udvikler nye angrebsmetoder. Center for Cybersikkerheds generelle vurderinger af trusselsniveauer for Danmark – i forhold til cyberspionage, cyberkriminalitet, cyberaktivisme, destruktive cyberangreb samt cyberterror – vil derfor som udgangspunkt ligeledes være gældende for søfartssektoren. Maritimt rettede cyberangreb kan udspringe fra statslige og statssponsorerede private aktører, men kan også komme fra opportunistiske, private aktører i form af f.eks. ransomware-angreb. Det vurderes, at der ikke er en særlig og specifik cyber- og informationssikkerheds-trussel, der er målrettet søfartssektoren i almindelighed og i særdeleshed ikke en cybertrussel, der er direkte målrettet danskflagede skibe. Truslen fra destruktive angreb mod Danmark blev i 2024 vurderet til at være øget og dermed middel, hvilket også indebærer en øget trussel mod søfartssektoren. Truslen udspringer primært fra statslige hackere, men ikke-statslige hackere med forskellige grader af forbindelser til stater udgør også en trussel.

B. KRIMINELLES ANGREB



Kriminelles angreb udgør fortsat en meget stor trussel for søfarende og omfatter blandt andet pirateri og væbnet røveri til søs.



PIRATERI OG VÆBNET RØVERI TIL SØS

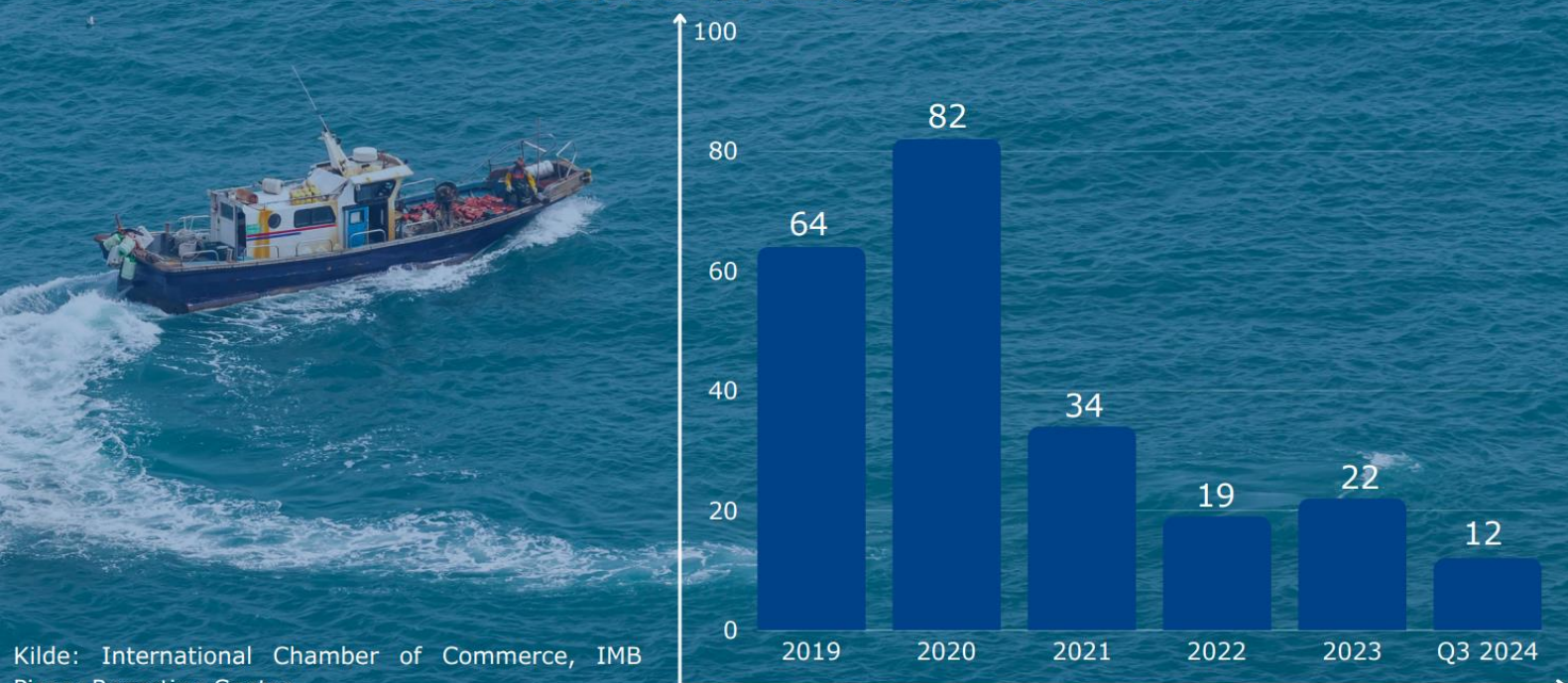
Pirateri kan lidt forenklet defineres som enhver ulovlig voldshandling, tilbageholdelse eller plyndring begået for personlig vinding uden for noget lands territorialfarvand mod et andet skib.

Væbnet røveri til søs kan omvendt defineres som piraterihandlinger inden for landes territorialfarvande.

UNCLOS artikel 101 og IMO-resolution A.1025(26)

Antallet af piratangreb i Guineabugten var stigende i en årrække frem til 2020, hvorefter antallet har været faldende. Angrebene har fundet sted i hele regionen og ofte i internationalt farvand. Danskopererede skibe, der sejler i Guineabugten gør til en vis grad brug af private sikkerhedstiltag for at imødegå risikoen for piratangreb, blandt andet bevæbnede vagter. På grund af forskelle mellem kyststaters nationale lovgivning er det ikke alle steder muligt at have de samme forholdsregler og sikkerhedstiltag.

TABEL 1: RAPPORTEREDE ANGREB I GUINEA BUGTEN FRA 2019 TIL 2024



Kilde: International Chamber of Commerce, IMB Piracy Reporting Centre.
Note: 2024 er til og med september.

Piratangreb i Guineabugten, der har resulteret i kidnapning af besætningsmedlemmer, er ofte gennemført af kriminelle med udspring fra Nigerdeltaet i det sydlige Nigeria. Der vurderes fortsat at være kapacitet, evne og intention hos kriminelle i Nigerdeltaet til at gennemføre angreb med henblik på kidnapning af besætning eller kaping mod international skibsfart. Risikoen for pirateriangreb vurderes derfor fortsat at være høj og kunne stige hurtigt, i Guineabugten.

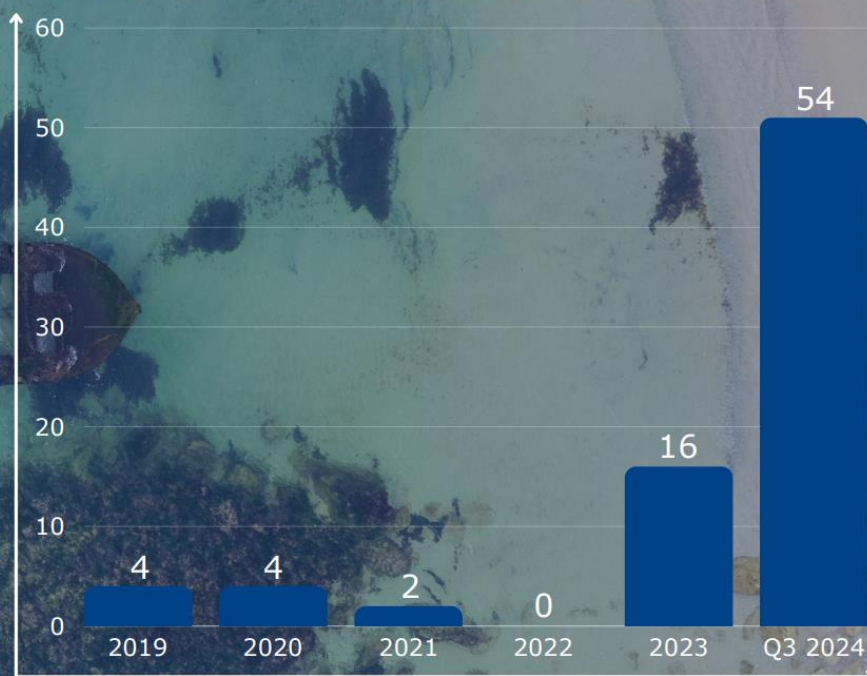
Nedgangen i piratangreb siden 2021 kan skyldes flere ting. Blandt andet har der været en stigning i olietyveri i perioden, idet olietyveri kan anses som en mindre risikabel og mere lukrativ aktivitet end pirateri. Der er dermed en risiko for, at en styrket indsats mod olietyveri kan medføre, at pirateriaktiviteten stiger igen som en alternativ indkomstmulighed.

Hertil kommer, at flere af de grundlæggende årsager til pirateri, herunder dårlige beskæftigelsesmuligheder, korruption og manglende lov håndhævelse fra statens side fortsat er til stede.

Begrænsninger i kyststaternes sømilitære ressourcer og landbaserede sikkerhedstrusler, der konkurrerer om den politiske opmærksomhed, vanskeliggør desuden for nogle stater i regionen kontrol med territorialfarvand og især internationalt farvand. Trods både internationale og regionale tiltag er der derfor utilstrækkelig sømilitær tilstedeværelse til at afskrække og forhindre piratangreb i Guineabugten.

Piraterisituationen ud for Somalias kyst ved Afrikas Horn har i en længere periode været under kontrol. Der blev i en årrække ikke gennemført ét succesfuldt piratangreb. Det var også baggrunden for, at søfartsindustrien pr. 1. januar 2023 fjernede kategoriseringen af det Indiske Ocean som et *højrisikoområde*. Baggrunden for nedgangen i pirateri vurderedes at skyldes en kombination af rederiernes egne antipirateri-tiltag, herunder bevæbnede vagter og den internationale flådetilstedeværelse. Hertil kommer indsatser på land, der skabte jobs, tilbød støtte til personer, der ønskede at forlade ekstremistiske bevægelser som Al-Shabaab, og styrkede mulighederne for at retsforfølge pirater.

TABEL 2: RAPPORTEREDE ANGREB I ØSTAFRIKANSKE FARVANDE FRA 2019 TIL 2024



Kilde: International Maritime Organization.
Note: 2024 er til og med oktober.

I slutningen af 2023 fandt der imidlertid på ny piratangreb sted i farvandet ud for Afrikas Horn. Denne udvikling kan ses som udtryk for, at de grundlæggende årsager til pirateri i

Somalia kun i ringe grad er blevet afhjulpet, og at der fortsat har været grobund for rekruttering til kriminalitet rettet mod den civile skibsfart.

Den maritime sikkerhedssituation i og omkring Det Røde Hav har betydet gunstige forhold for nye piratangreb, da den internationale flådetilstedeværelse har været fokuseret på truslen fra Houthi-bevægelsen og anti-pirateriindsatser er blevet nedprioriteret.

TABEL 3: RAPPORTEREDE ANGREB I DET RØDE HAV FRA NOV. 2023 TIL OKT. 2024



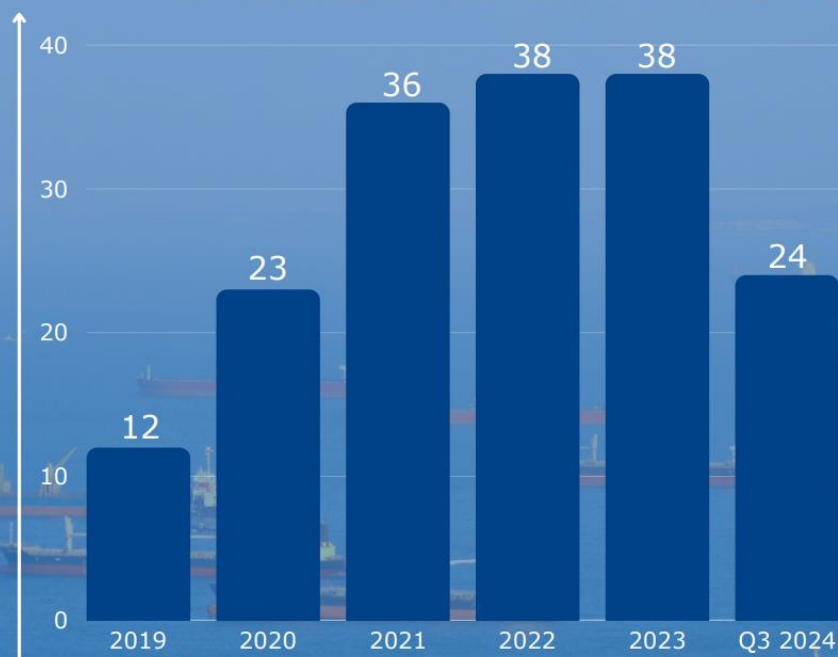
Kilde: International Maritime Organization.

Note: 2024 er til og med oktober.

© Den Europæiske Union, 2024

I en række andre farvande ses også angreb mod den civile skibsfart. Det gælder blandt andet i Indo-Stillehavsregionen, hvor der siden 2018 har fundet en generel stigning sted i angreb mod handelsskibe i Malacca- og Singaporestræderne. Nogle af verdens mest befærdede stræder, der forbinder det Indiske Ocean med Stillehavet og en vigtig forbindelse mellem Europa og Fjernøsten. Det estimeres, at omkring 30% af verdens globale handel målt på volumen passerer Malacca- og Singaporestræderne.

TABEL 4: RAPPORTEREDE ANGREB I SINGAPORE- OG MALACCASTRÆDERNE FRA 2019 TIL 2024



Kilde: International Chamber of Commerce, IMB Piracy Reporting Centre.

Note: 2024 er til og med september.

Tilsvarende opleves kriminelles angreb mod søfarten i latinamerikanske farvande, herunder langs den sydlige del af Mexicos østkyst, ud for Ecuador og ved Callao-ankerpladsen ved Peru. Angrebene her har oftest karakter af berigelseskriminalitet i form af røverier af skibe og de søfarende.

C. KRIMINELLES UDNYTTELSE AF SÅRBARHEDER



De maritime handelsveje anvendes ikke alene til lovlig transport. Også kriminelle anvender søvejene til smugling af mennesker og varer, herunder våben, narkotika og brændstof.

Sårbarheder i den maritime transport udnyttes af kriminelle grupper over hele verden. F.eks. forekommer der omfattende smugling af forskellig karakter i farvandene ud for Afrikas Horn, inklusiv Adenbugten og den afrikanske østkyst, hvor væbnede grupper i regionen understøttes gennem smugleraktiviteter, som dermed bidrager til at holde liv i lokale og regionale konflikter samt i militante, ekstremistiske grupper.

Tilsvarende udgår store mængder narkotika fra særligt Latinamerika. Trafikken udgør en direkte trussel mod den civile søfart. Skibe udnyttes uforvarende til at fragte ulovlige varer, enten i lasten eller andre steder ombord på skibet, blandt andet fordi kriminelle grupper udnytter, at der i destinationslandene generelt kun er kapacitet til at undersøge en begrænset andel af den last, der fragtes globalt. Konsekvenserne ved at have ulovlige varer ombord, såsom narkotika, kan – udover at medføre forstyrrelser af den normale operation og drift af skibet – være meget alvorlige. Der er således set eksempler på, at besætningsmedlemmer er blevet fængslet på grund af ulovlige effekter, og at skibe er blevet tilbageholdt. De kriminelle, der er engagerede i smugleraktiviteter, kan udgøre en trussel mod skibenes besætninger f.eks. i forbindelse med af- og pålæsning af ulovlige effekter.

Nogle smuglerruter til søs af blandt andet narkotika med slutdestination i Europa går via vestafrikanske lande, inklusive kystlandene i Guineabugten, hvor der har kunnet konstateres en stigning i beslaglæggelser af særligt kokain. Smuglerruter kan være med til at styrke og finansiere organiserede kriminelle grupperinger i områderne og bidrage til destabilisering og korruption med negativ indvirkning på den maritime sikkerhed, herunder sikkerheden i havne. Samtidig er narkosmugling den væsentligste finansieringskilde for den organiserede kriminalitet i Danmark og Europa.

Den organiserede smugling af mennesker og irregulære migranternes valg af usikre ruter over havet kan ligeledes få stor betydning for den normale drift og operation af skibe og kommerciel søfart. Det gælder som følge af internationale forpligtelser om at komme nødstedte til søs til undsætning og følger af blandt andet konventionen om sikkerhed for menneskeliv til søs⁶. Der er imidlertid set eksempler på at, et kommercielt skib, der var kommet nødstedte personer til undsætning og taget dem om bord, ikke efterfølgende havde mulighed for at sætte de nødstedte migranter i land. Om end migrantruterne til søs alene i mindre grad udgør en direkte sikkerhedstrussel mod kommerciel søfart og besætninger, er der en meget stor menneskelig risiko for de migranter, der anvender usikre ruter over blandt andet Middelhavet.

⁶ International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS), 1974

4. DANMARKS STRATEGISKE INDSATSER

I arbejdet med maritim sikkerhed anvender Danmark en bred, sammenhængende vifte af tiltag af både militær og civil karakter.

På den militære side består Danmarks indsats i sin mest synlige form i indsættelse af militære bidrag som f.eks. skibe og overvågningsfly, der skal afskrække og minimere trusler, men også i udsendelse af stabsofficerer og specialoperationsstyrker til internationale operationer. Indsatserne kan have en forebyggende eller kapacitetsopbyggende effekt gennem uddannelses- og træningsstøtte til statslige myndigheder og strukturer i rammen af den danske Freds- og Stabiliseringsfond. Endvidere kan operationer via cyberspace iværksættes, herunder med en afskrækkende effekt. Danmarks militære indsats består tillige af løbende monitoring samt videns- og efterretningsdeling i forhold til udviklingen i de danske interesseområder.

På den civile side består den danske indsats af støtte til og samarbejde med bilaterale og regionale aktører for at imødegå maritime sikkerhedstrusler gennem blandt andet Danmarks stabiliserings- og udviklingsindsatser. Det forudsætter et velfungerende internationalt samarbejde at håndtere internationale trusler mod maritim sikkerhed.

Danmark er medlem af en række internationale fora, hvor spørgsmål om maritim sikkerhed behandles. Det gælder især FN's Søfartsorganisation IMO, hvor Danmark har været medlem siden 1959. I IMO arbejder Danmark for at påvirke den internationale regulering af søfarten, herunder i relation til maritim cyber- og informationssikkerhed samt sikring af skibe for at forebygge pirateri m.v. Således vedtog IMO i 2024 en resolution om sikkerhedssituationen i Det Røde Hav og Adenbugten som resultat af Houthi-bevægelsens angreb på den civile søfart i området. Danmark arbejdede desuden i 2022 for at sikre vedtagelsen af en resolution, der understreger havne- og kyststaters internationale forpligtelser til at tage imod nødstedte reddet til søs.

Danmark er indvalgt medlem af FN's Sikkerhedsråd for perioden 2025-2026. Medlemskabet giver Danmark en ekstraordinær mulighed for at fremme Rådets arbejde med maritim sikkerhed. Danmark vil i Rådet blandt andet kunne arbejde for, at FN's havretskonvention forbliver det centrale folkeretlige grundlag for regulering af alle aktiviteter til søs, at det regionale ejerskab til maritim sikkerhed forbedres, og at sikkerheden for besætninger styrkes. Danmark vil desuden specifikt kunne følge op på resolution 2634 fra 2022 om pirateri i Guineabugten⁷ og resolutionerne 2722 (2024) og 2739 fra 2024 om væbnede angreb på skibe i Det Røde Hav⁸.

Maritim sikkerhed drøftes også i andre internationale fora såsom NATO og EU, hvor Danmark engagerer sig i de forskellige samarbejder og fora, som samarbejdet består af.

⁷ [UN Security Council Resolution 2634 \(2022\)](#)

⁸ [UN Security Council Resolution 2722 \(2024\)](#) og [UN Security Council Resolution 2739 \(2024\)](#)

I 2023 vedtog EU en strategi for maritim sikkerhed med tilhørende handlingsplan⁹. Med strategien styrkes den brede vifte af værktøjer, som EU har til rådighed for at fremme maritim sikkerhed, både civilt og militært. Strategien styrker dermed EU's rolle som maritim sikkerhedsudbyder og udgør rammen for nødvendige skridt for at beskytte interesser til søs, borgere, værdier og økonomi. Strategien gennemføres af EU og EU's medlemsstater i overensstemmelse med deres respektive kompetencer. Danmark har deltaget aktivt i udarbejdelsen af strategien og vil tage aktiv del i implementeringen. Danmarks strategiske arbejde med maritim sikkerhed vil således også ske med målsætningerne i EU's strategi for øje.

Det danske netværk af repræsentationer i udlandet spiller en vigtig rolle i den effektive implementering af danske indsatser for maritim sikkerhed på både den militære og civile side. Tilstedeværelsen af udsendte diplomater, forsvarsattachéer samt militære, civile og maritime rådgivere er central for at kunne følge og løfte dagsordener og indsatser lokalt.

De grundlæggende årsager til maritime sikkerhedsudfordringer har næsten altid deres udspring i forhold på land. En effektiv indsats mod udfordringerne må derfor omfatte indsatser på land, der er tilpasset de lokale forhold, er målrettet udfordringernes komplekse og ofte dynamiske natur, har de implicerede landes interesser for øje og inddrager regionale fora.

I overensstemmelse med Danmarks grundlæggende principper for maritim sikkerhed og for effektivt at adressere de mest alvorlige trusler mod retten til fri sejlads forudsættes indsatserne koncentreret inden for tre strategiske områder: A) Indsatser og aktiviteter til søs; B) Partnerskaber om informationsdeling og effektiv monitorering af det maritime domæne, samt C) Kapacitetsopbygning og internationale samarbejder.

A. INDSATSER OG AKTIVITETER TIL SØS

Erfaringer med pirateribekæmpelse ved både den afrikanske vest- og østkyst har vist, at international flådetilstedeværelse kan være et effektivt værktøj til at adressere trusler fra kriminelles angreb mod søfarten. Den nye sikkerhedspolitiske situation i Europa har imidlertid medført et øget behov for anvendelse af danske militære kapaciteter tættere på Danmark, hvilket blot understreger betydningen af internationale partnerskaber og samarbejde med henblik på at sikre tilstedeværelse til søs.

Danmark har siden 2008 bidraget med militære kapaciteter til bekæmpelse af maritim kriminalitet og i særdeleshed pirateri. Bidragene har blandt andet bestået af danske flådebidrag og har fundet sted både som led i internationale operationer og nationale udsendelser. Danmark har blandt andet bidraget militært til NATO's *Operation Ocean Shield* og bidrager fortsat på anden vis til *Combined Maritime Forces Task Force* ved Afrikas Horn, ligesom Danmark udsendte en fregat til pirateribekæmpelse i Guineabugten fra november 2021 til februar 2022 og til beskyttelse af den civile skibsfart i Det Røde Hav i februar og marts 2024. Endvidere bidrager Danmark kontinuerligt til NATO's stående flådestyrker, som

⁹ [EU Maritime Security Strategy and Action Plan](#), oktober 2023

bidrager til den maritime sikkerhed i Danmarks nærområde, på tværs af Atlanterhavet og andre fokusområder¹⁰.



Forsvarsminister Troels Lund Poulsen ombord på Iver Huitfeldt.

NATO's maritime aktiviteter dækker alle tre af alliansens kerneopgaver: Afskrækkelse og forsvar, kriseforebyggelse og –styring samt kooperativ sikkerhed. NATO's flådestyrker giver alliancen en kontinuerlig, troværdig og fleksibel maritim kapacitet, som hurtigt kan indsættes i krise- eller konfliktsituationer. Siden Ruslands invasion af Ukraine er flådestyrkerne i stigende grad blevet indsat for at styrke NATO's maritime tilstedeværelse i nærområdet. Koordination og samarbejde med partnerlande, herunder gennem NATO's maritime og fælles øvelsesprogram, øger interoperabilitet og forbedrer flådernes kernekompetencer inden for søkrigsførelse og demonstrerer en troværdig afskrækkelse på det maritime område. På det maritime område samarbejder NATO også med FN og EU samt med øvrige regionale organisationer, såsom Organisationen for Sikkerhed og Samarbejde i Europa (OSCE) og Den Afrikanske Union.

Søtransport er afgørende for at binde Nordamerika sammen med Europa, og NATO arbejder derfor med udvikling af et nyt koncept for strategisk søtransport for at sikre, at NATO har adgang til tilstrækkelig maritim transportkapacitet til at kunne deployere og understøtte styrkerne og civilsamfundet i Europa. Dette arbejde komplementeres af tilsvarende EU-initiativer. Den danske handelsflåde udgør omtrent en syvendedel af NATO's samlede oceangående handelsflåde, og Danmark yder således et af de absolut største bidrag til NATO's transportkapacitet.

¹⁰ NATO lægger vægt på at de stående flådestyrker har en iboende opgave omkring maritim sikkerhed ifm. deres kontinuerlige tilstedeværelse. Fokus er på farvandet uden for nationalt territorialfarvand, hvor deres opgave blandt andet er at håndhæve retten til fri sejlads og lave kapacitetsopbygning inden for maritim sikkerhed.

Asien og Indo-Stillehavsregionen er i stigende grad et økonomisk knudepunkt. Regionen er samtidig i tiltagende grad genstand for både geopolitiske og lokale sikkerhedspolitiske spændinger, herunder brændpunkter, der bunder i territorialkrav. Danmark og resten af Europa kan blive direkte berørt både økonomisk og sikkerhedsmæssigt af en eventuel eskalation, ligesom den regionale stabilitet kan blive udfordret. For at styrke Forsvarets indsigt i regionen udsendes fra 2025 en stabsofficer til den amerikanske Stillehavskommando (INDOPACOM).

I EU's sikkerheds- og forsvarsstrategi er der fastlagt en ambition om, at EU skal spille en større rolle på verdenshavene, også i forhold til sikkerhed. Det gælder både indenfor og udenfor EU's nærområder. Afskaffelsen af det danske EU forsvarsforbehold ved folkeafstemningen den 1. juni 2022 betyder, at Danmark har mulighed for at deltage fuldt i det europæiske samarbejde om forsvar og sikkerhed, herunder på det maritime område og i EU's sømilitære operationer. Danmark vil aktivt fremme udviklingen af EU's rolle som maritim sikkerhedsudbyder, også på det afrikanske kontinent, gennem deltagelse i EU's maritime sikkerhedsinitiativer.

EU's *Coordinated Maritime Presences* initiativ fra 2021 har givet EU's medlemslande en fleksibel ramme til at optimere brugen af medlemslandenes sømilitære kapaciteter i de udvalgte maritime interesseområder. Danmark skal fortsat være engageret i udviklingen af EU's *Coordinated Maritime Presences*.

Som reaktion på de væbnede angreb, som den yemenitiske Houthis-bevægelse indledte mod den civile skibstrafik i Det Røde Hav, Bab al-Mandab-strædet og Adenbugten i november 2023, lancerede EU i februar 2024 den sømilitære operation *ASPIDES*. Danmark har bidraget med en stabsofficer til *ASPIDES*, der ligesom den amerikansk-ledede *Operation Prosperity Guardian* er en defensiv operation med mandat til blandt andet at ledsage og beskytte den civile skibstrafik i området mod angreb.

Danmark skal bidrage til indsatser i EU, der adresserer irregulær migration og sikrer EU's maritime grænser, ligesom Danmark skal støtte samarbejder mellem europæiske kystvagtfunktioner. Det vil blandt andet ske via EU's grænse- og kystvagtsagentur FRONTEX. Her vil Danmark fortsætte sine bidrag til fælleseuropæisk kontrol af EU's ydre grænser, som har betydning for både EU's og Danmarks grænseforvaltning og sikkerhed. Det omfatter blandt andet operationer i Middelhavet med fokus på at overvåge og kontrollere irregulær migration ad søvejen, bekæmpe grænseoverskridende kriminalitet og yde støtte til søredning.

Fra tidligere erfaringer med særligt pirateri og maritim kriminalitet har et vigtigt element været rederiernes egne sikkerhedstiltag, blandt andet i form af etablering af sikringsrum, skudsikre døre og bevæbnede vagter. Danmark vil arbejde for, at private selskaber har mulighed for selv at træffe passende sikkerhedsforanstaltninger.



B. PARTNERSKABER OM INFORMATIONSDELING OG EFFEKTIV MONITORERING AF DET MARITIME DOMÆNE

Monitorering af det maritime domæne – *Maritime Domain Awareness* – er afgørende for at have et komplet billede af truslerne mod maritim sikkerhed og dermed muliggøre proaktiv handling for at imødegå dem. Fordi maritime sikkerhedsudfordringer er komplekse og kendetegnet ved, at de ofte krydser internationale grænser og finder sted i internationalt farvand, er tæt informationsudveksling mellem alle relevante aktører vigtig for at sikre en effektiv overvågning af det maritime domæne.

Danmark støtter tiltag for at styrke monitorering af det maritime domæne og øge informationsudveksling på det maritime område. Det gør Danmark ved at indgå i internationale samarbejder om styrkelse af nationale og regionale myndigheders muligheder for effektivt at overvåge deres maritime domæner.

Et eksempel er den internationale platform *Shared Awareness and De-confliction* (SHADE), der har været et effektivt forum til informations- og erfaringsudveksling, blandt andet om pirateribekæmpelse ved Afrikas Horn. Et andet eksempel er Danmarks støtte til den regionale maritime sikkerhedsarkitektur i Guineabugten, *Yaoundé Code of Conduct* arkitekturen, den regionale maritime sikkerhedsstruktur langs Afrikas østkyst (*Djibouti Code of Conduct* og dennes *Jeddah Amendment*) samt de EU-udviklede netværk til informationsdeling, YARIS, IORIS og *Common Information Sharing Environment for the Maritime Domain* (CISE).



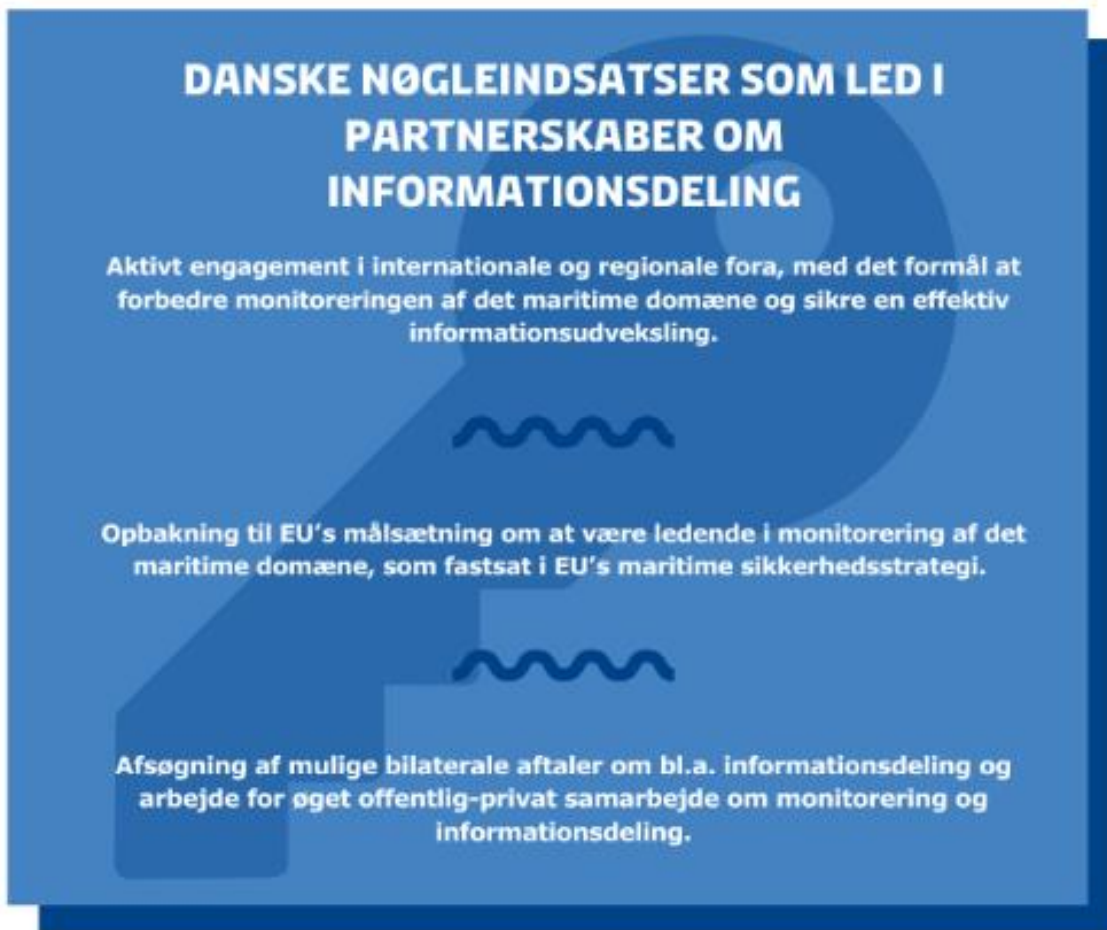
MARITIME DOMAIN AWARENESS

Maritime Domain Awareness defineres af FN's Søfartsorganisation IMO som effektiv monitorering og forståelse af enhver hændelse relateret til det maritime domæne, der vil kunne påvirke sikkerhed, økonomi eller miljø. *Maritime Domain Awareness* omfatter potentialet for tidlig identifikation af enhver trussel til søs.

Danmark vil fortsætte med at deltage i relevante fora og erfaringsudveksle om operative aspekter og politikudvikling om maritim sikkerhed, herunder i forhold til nye sikkerhedsudfordringer. Danmark vil aktivt deltage i og fremme tiltag, der kan bidrage til et komplet billede af truslerne mod maritim sikkerhed, og vil undersøge muligheder for at øge offentlig-privat samarbejde på området.

Danmark samarbejder tæt med det Europæiske Agentur for Søfartssikkerhed (EMSA). Agenturet leverer teknisk og operationel støtte til Kommissionen og medlemsstaterne. Det er en central del af arbejdet med monitorering af det maritime domæne i EU, hvor EMSA blandt andet overvåger de europæiske farvande ved hjælp af satellitter, droner mv. Derudover assisterer agenturet Kommissionen i dens overvågning af medlemslandenes implementering af reglerne for maritim sikkerhed. EMSA leder udviklingen af CISE og samarbejder med det Europæiske Forsvarsagentur (EDA) om at muliggøre udveksling af information mellem CISE og EDA's *Maritime Surveillance Network* (MARSUR).

Da Asien er destination for en stor del af den danske skibsfartseksport uden for Europa, er maritim sikkerhed i dette område af stor interesse for Danmark. Danmark har været medlem af *Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery against ships in Asia* (ReCAAP) siden 2010. ReCAAP indsamler data og leverer et detaljeret overblik over alle hændelser samt de nyeste tendenser inden for maritim kriminalitet i Asien. Danmark prioriterer fortsat at deltage i ReCAAP.



C. KAPACITETSOBYGNING OG INTERNATIONALE SAMARBEJDER

Danmark vil fortsætte sit engagement med kapacitetsopbygning og træningsaktiviteter for at ruste partnere til effektivt at varetage national og regional monitorering af deres maritime domæner. Danmark vil afsøge muligheder for at bidrage til at forbedre kyststaters responskapacitet og den regionale koordination. Herudover vil Danmark støtte implementeringen af strategier, der fremmer miljø- og ressourcemæssigt bæredygtige såkaldte "blå" (havbaserede) økonomier i de regioner, hvor potentialet er underudnyttet, som f.eks. Guineabugten og ud for Afrikas Horn.

Samarbejdet med afrikanske lande vil ske med baggrund i regeringens strategi for et styrket engagement med afrikanske lande, der understreger behovet for et engagement, som er kendetegnet ved ligeværdige partnerskaber omkring løsning af fælles problemer. Indsatserne tager derfor udgangspunkt i samarbejdslandenes ønsker og prioriteter, herunder ved også at fokusere på de grundlæggende årsager til maritim usikkerhed. Danmark arbejder for at fremme afrikanske løsninger på afrikanske udfordringer og dermed understøtte afrikanske landes ønske om at tage ansvar for egen sikkerhed. For at indfri den ambition skal Danmark i højere grad bidrage til at styrke og udbygge EU's position på kontinentet, herunder ved bidrag til fælles EU-indsatser.

I Guineabugten har Forsvaret siden 2016 været engageret i kapacitetsopbygnings- og træningsaktiviteter målrettet bekæmpelse af maritim kriminalitet, især pirateri. Indsatsen finder sted i regi af det regionale maritime freds- og stabiliseringsprogram. Et af fokusområderne for engagementet har været at styrke kyststaternes evner og kapaciteter til at reagere på piraterihændelser til søs. Det er blandt andet sket, ved at det danske frømandskorps sammen med USA har trænet taktiske enheder fra Nigeria, Ghana, Benin og Togo i operationsplanlægning, krigens love, taktisk bevægelse, boarding af skibe, indsamling af bevismateriale og førstehjælp. Danmark har desuden bidraget til at gøre Ghana og Nigeria til "regional centers of excellence" inden for træning i maritim sikkerhed, og fortsætter dette samarbejde bilateralt. Dette er opnået gennem etablering af særlige træningsfaciliteter ("*Ship in a Box*") i de to lande. I Ghana har Danmark desuden bidraget til at etablere en simulator til brug for navigationstræning ved den ghanesiske flådes træningscenter.



Udenrigsminister Lars Løkke Rasmussen ved åbningen af træningsfaciliteten "Ship in a Box" i Accra, Ghana.



DANMARKS MARITIME SIKKERHEDSPROGRAM I GUINEABUGTEN

Tredje fase af Danmarks maritime sikkerhedsprogram i Guineabugten dækker perioden 2022-2026. Programmet fokus på at øge kapaciteten i udvalgte kyststater til at bekæmpe pirateri og anden maritim kriminalitet, så landene kan styrke varetagelsen af sikkerheden samt håndhæve maritim lovgivning som f.eks. arrestation og retsforfølgelse af pirater. Programmet understøtter desuden en sammenhængende national og regional tilgang til maritim sikkerhed gennem forskning, dialog og kapacitetsopbygning. Programmet har et budget på 175 mio. kr. og har aktiviteter i seks lande i Guineabugten: Nigeria, Ghana, Benin, Elfenbenskysten, Togo og Cameroun.

Et vigtigt element i indsatsen mod pirateri ud for Afrikas Horn er den juridiske indsats, der fandt sted for at etablere måder at retsforfølge personer anklaget for pirateri og efterfølgende afsoning. Den internationale indsats, hvor Danmark havde en central rolle, gav særdeles gode resultater og viste desuden, at en effektiv retshåndhævelse over for maritim kriminalitet forudsætter mulighed for at efterforske og retsforfølge kriminelle.

Danmark vil fortsætte arbejdet for en styrkelse af administrationen og retsplejen i de områder, hvor maritim kriminalitet er størst. Det angår blandt andet retsforfølgelse af pirateri og væbnet røveri til søs i Guineabugten, som også forudsat af FN's Sikkerhedsråd. Det indebærer, at Danmark vil arbejde for, at det gøres muligt for kyststater i Guineabugten at retsforfølge kriminelle, der er involverede i pirateri og/eller væbnet røveri til søs, samt at sådanne kriminelle kan overdrages til retsforfølgelse og afsoning lokalt i overensstemmelse med Danmarks internationale forpligtelser. Som led i gennemførelsen af FN's Sikkerhedsråds resolution 1325, vil Danmark desuden fortsætte med at støtte nationale og regionale rammeværk, der beskytter kvinders rettigheder i den maritime sektor samt kvinders deltagelse i maritim sikkerhed. Arbejdet vil foregå i tæt samarbejde med internationale partnere, herunder ikke mindst FN's organisation for narkotika og kriminalitet (UNODC), Interpol og *Kofi Annan International Peacekeeping Training Center* i Ghana.



DANMARKS FREDs- OG STABILISERINGSPROGRAM FOR AFRIKAS HORN

I 2011 indledte Danmark sit Freds- og Stabiliseringsprogram for Afrikas Horn med sigte på bl.a. kapacitetsopbygning af lokale myndigheder til at kunne varetage patruljering i egne farvande. Danmark støtter fortsat FN's organisation for narkotika og kriminalitet, UNODC, og Kenyas flåde med samme sigte, idet fokus som følge af den nedadgående kurve for pirateri i dag også omfatter den grænseoverskridende kriminalitet, der finder sted til lands. Danmarks indsats understøtter arbejdet med implementering af FN's Sikkerhedsråds resolution for Somalia for bekæmpelse af kriminalitet til lands og vand.



I samarbejde med relevante nationale og internationale aktører vil Danmark og dansk politi arbejde for forebyggelse og bekæmpelse af kriminalitet, der benytter, udnytter eller truer den maritime infrastruktur. Det internationale kriminalitetsbekæmpende samarbejde vil navnlig være forankret i regi af Interpol og Europol i henhold til Danmarks særstatus i det europæiske politisamarbejde samt ved deltagelse i relevante aktiviteter, herunder med afsæt i *European Multidisciplinary Platform Against Criminal Threats* (EMPACT), der udmønter EU's prioriteter for bekæmpelse af organiseret og grov international kriminalitet.

Danmark vil fortsætte sin aktive deltagelse i regionale og internationale maritime fora, hvor maritime sikkerhedsspørgsmål er på dagsordenen, f.eks. i Arktis og Nordatlanten (*Arctic Coast Guard Forum* og *North Atlantic Coast Guard Forum*), i Guineabugten (Yaoundé arkitekturen, *G7++ Friends of the Gulf of Guinea*), langs den afrikanske østkyst (*Djibouti Code of Conduct – Jeddah Amendment*, *Contact Group on Illicit Maritime Activities*, *CGIMA*, og *SHADE*) og i Asien (*Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery against ships in Asia*, ReCAAP), samt i maritime platforme som *The Atlantic Centre*. Danmark vil arbejde for, at der bevares et politisk fokus på spørgsmål om maritim sikkerhed i både regionale og internationale organisationer.

Fordi maritime sikkerhedsudfordringer stort set altid har deres udspring i forhold på land, må en effektiv indsats mod truslerne også være målrettet land. Det gælder både i forhold til de bagvedliggende årsager til maritim kriminalitet, geopolitiske spændinger og rivalisering med betydning for det maritime domæne. Danmark vil i samarbejde med regionale og internationale partnere arbejde for at adressere de forhold på land, der bidrager til usikkerhed i det maritime domæne. Det forudsætter, at vi kender og forstår de bagved- og underliggende strukturer, der muliggør og bidrager til maritim usikkerhed. Det kræver også, at elementer, der kan føre til maritim sikkerhed tænkes sammen og integreres i Danmarks stabiliserings- og udviklingsindsatser i relevante områder, hvor maritim kriminalitet udspringer fra. Danmark vil derfor fortsat målrette landbaserede tiltag, der adresserer grundlæggende årsager, som bidrager til maritim usikkerhed samt fortsat bidrage til forskning på området, f.eks. igennem den maritime del af Freds- og Stabiliseringsprogrammet på Afrikas Horn, der finansierer forskning på områder af betydning for maritim sikkerhed.

DANSKE NØGLEINDSATSER SOM LED I KAPACITETSOPBYGNING OG REGIONALE SAMARBEJDER

Styrke Danmarks rolle i internationale og regionale samarbejder om maritim sikkerhed.

Styrke og udbygge EU's rolle i Afrika mhp. at blive afrikanske landes foretrukne partner i spørgsmål om maritim sikkerhed på kontinentet.

Bakke op om en ligeværdig tilgang i samarbejdet med afrikanske partnere og understøtte afrikanske løsninger på afrikanske problemer, og dermed understøtte afrikanske landes ønske om at tage ansvar for egen sikkerhed.

Støtte udviklingen af nationale kapaciteter til at deltage i regionale maritime sikkerhedssamarbejder og effektivt imødegå maritime sikkerhedstrusler gennem bl.a. træningsindsatser.

Arbejde for et fortsat fokus på maritime sikkerhedsspørgsmål i regionale og internationale fora.

Adressere grundlæggende årsager til pirateri med fokus på fattigdom, svage institutioner, korruption, smugling, klimaforandringer og miljødegradering.

Støtte ved politiet til udsendelse under EU og FN til missioner, der gennem træning opbygger kapacitet og evne til at sikre fred og stabilisering samt forebygger og bekæmper organiseret kriminalitet, der truer den maritime sikkerhed.

Arbejde for en styrkelse af muligheden for lokal retsforfølgelse af pirateri og anden maritim kriminalitet, herunder ved at indgå overdragelsesaftaler med relevante kystlande.

5. IMPLEMENTERENDE MYNDIGHEDER OG REVISIONSMEKANISME

Strategien vil være retningsgivende for Danmarks indsats for at fremme maritim sikkerhed fra 2025 til og med 2028.

Den udmøntes igennem en række konkrete tiltag, ligesom maritime sikkerhedsudfordringer skal samtænkes, hvor relevant, i alle øvrige eksisterende tiltag.

Udenrigsministeriet og tilhørende repræsentationer vil have det overordnede ansvar for en række af Danmarks civile tiltag under strategien. Det vil blandt andet omfatte udviklingsrettede indsatser på land og koordinationsansvar for Danmarks interessevaretagelse i en række internationale fora. Udenrigsministeriet er desuden ansvarlig for spørgsmål relateret til havretten. I relation til nedsættelsen af en kontaktgruppe for maritim sikkerhed, vil Udenrigsministeriet varetage sekretariatsfunktionen for denne.

Forsvarsministeriet vil have ansvaret for udmøntningen af strategien i det militære domæne i tæt samarbejde med både civile og militære myndigheder inden for og uden for Forsvarsministeriets område. Blandt andet vil der på baggrund af en politisk beslutning kunne indsættes relevante militære bidrag til beskyttelse af den fri sejlads.

Forsvarets Efterretningstjeneste (FE) vil ligeledes bidrage til implementeringen af strategien, gennem tilvejebringelse af det efterretningsmæssige grundlag for dansk udenrigs-, sikkerheds- og forsvarspolitik. FE's opgave indbefatter blandt andet at varsle om og bidrage til at modvirke trusler mod danske interesser. FE understøtter derigennem strategiens første overordnede princip.

Søfartsstyrelsen under Erhvervsministeriet fører tilsyn med de af EU krævede procedurer for sikring af skibe på dansk flag i international fart, mens Trafikstyrelsen fører tilsyn med havnefaciliteterne ifm. anløb af skibe i danske havne (ISPS Forordningen) med henblik på at forebygge terrorhandlinger mod skibene eller de havne, de anløber. Procedurer medvirker desuden til at forebygge eller afværge pirateri og væbnede overfald. Ligeledes samarbejder styrelsen med rederier, de relevante faglige organisationer og Udenrigsministeriet i tilfælde af konkrete hændelser. Søfartsstyrelsen varetager Danmarks interesser i IMO generelt, herunder opdatering af organisationens vejledninger om forebyggelse af pirateri og om tiltag til at fremme skibes cybersikkerhed. Ud over det formaliserede samarbejde i EU om maritim sikkerhed, indgår Søfartsstyrelsen i en række bilaterale samarbejder og internationale fora, der sigter mod forebyggelse af og vidensopsamling om terror og pirateri. Endelig har Søfartsstyrelsen etableret Søfartens cyber- og informationssikkerhedsenhed, der fungerer som et samlende kommunikationspunkt for cyber- og informationssikkerhed for hele søfartssektoren.

Rigspolitiet under Justitsministeriet vil sætte retningen for og koordinere politiets bidrag på det internationale område med særlig fokus på det multilaterale, internationale

politisamarbejde i forhold til grænseoverskridende kriminalitet, grænseforvaltning og international sikkerhed.

Det maritime domæne er komplekst og nye trusler kan løbende opstå. I strategiens løbetid vil relevante danske myndigheder derfor løbende gøre status over udviklingen i det globale maritime sikkerhedsbillede for at sikre, at de danske indsatser står mål med og kan tilpasses nye udviklinger i truslerne mod maritim sikkerhed.

Den løbende status af strategien vil blive foretaget i samråd med relevante aktører. Regeringen nedsætter derfor en kontaktgruppe for maritim sikkerhed bestående af repræsentanter fra myndigheder, den maritime branche og vidensinstitutioner. Kontaktgruppen vil løbende monitorere implementeringen af strategien og kan foreslå tilpasninger i Danmarks indsatser. Derudover kan andre spørgsmål om maritim sikkerhed behandles i kontaktgruppen.



SÆRLIG REPRÆSENTANT FOR MARITIM SIKKERHED

På baggrund af den alvorlige udvikling med voksende maritime sikkerhedsudfordringer i blandt andet Guineabugten besluttede regeringen i 2021 at udnævne en dansk særlig repræsentant for maritim sikkerhed. Den Særlige Repræsentant er forankret i Udenrigsministeriet og Forsvarsministeriet, men understøtter regeringens samlede arbejde med at fremme global maritim sikkerhed i bred forstand. Arbejdet foregår i tæt samarbejde med blandt andet den private maritime sektor og internationale partnere, herunder EU og FN.

*Ikke akkrediterede billeder er fra Colourbox