



DanskeRederier

Danmark skal tænke maritimt

– også i totalforsvaret og beredskabet

Politisk udspil fra
Danske Rederier om
totalforsvar og det sam-
lede operative beredskab

Et nyt strategisk udgangspunkt

Danmark står i en sikkerhedspolitisk virkelighed, hvor Europas fundamentale stabilitet og sikkerhed er udfordret. Trusselsbilledet er blevet mere komplekst og uforudsigeligt: militært pres, hybride angreb, gråzoneadfærd, cybertrusler, energisårbarheder og pres på globale forsyningskæder. I denne virkelighed er det nødvendigt at hæve ambitionsniveauet for totalforsvaret¹ og samtidig udvide forståelsen af, hvad der udgør strategisk infrastruktur og vitale kapaciteter i det samlede beredskab². Uanset om trusselsbilledet er præget af akut krise eller relativ stabilitet, bør robusthed, resiliens og systematisk beredskabsplanlægning være en vedvarende prioritet for både myndigheder og erhverv.

Det maritime domæne binder mange af disse udfordringer sammen. Det er dér, Danmark er både rig, sårbar, men også stærk. Stærk, hvis vi tænker vores nationale ressourcer ind i totalforsvaret på en langt mere systematisk måde.

Danmark er en af verdens største søfartsnationer. 80-90 % af verdenshandlen sejles. 78 % af vores forsyninger til Danmark ankommer med skib. Meget af vores energi kommer via kabler og rørledninger, der ligger på eller under havbunden, og det samme gælder kommunikations- og datalinjer. Og vores danskflaggede civile flåde er den tredje største i NATO. Kort sagt: Danmarks velstand, sikkerhed og samfundsrobusthed hænger uløseligt sammen med havet. Hvis Danmark mener totalforsvar alvorligt, skal vi tænke maritimt. Ikke som et nicheområde, men som en strategisk styrkeposition. Det kræver en klar vurdering af, hvilke opgaver og kapaciteter der mest hensigtsmæssigt og omkostningseffektivt løses og drives af henholdsvis staten og private aktører.

Dette udspil beskriver, hvorfor en maritim tilgang er afgørende for Danmarks sikkerhed og beredskab. Danske Rederier præsenterer heri syv anbefalinger til regeringen for at styrke totalforsvaret med dansk skibsfart som en aktiv partner.

¹ *Totalforsvar* forstås som et helhedsorienteret koncept for, hvordan samfundet som helhed forbereder sig på og håndterer alvorlige kriser og krig.

² *Beredskab* forstås som den konkrete, operative evne til at forebygge, håndtere og afhjælpe hændelser og kriser, især i fredstid og gråzone.



Danske Rederiers anbefalinger til regeringen

For at styrke Danmarks samlede modstandskraft skal Danmark udnytte sin maritime styrkeposition og specialiserede ekspertiser i totalforsvarslogikken, uden militarisering af skibsfarten og med respekt for alle internationale forpligtelser.

1

Etabler et nationalt maritimt totalforsvarsforum

Danmark bør som supplement til det allerede eksisterende Skibsfartsnævn (forankret i Søfartsstyrelsen) etablere et fast, koordinerende forum mellem bl.a. Forsvaret, beredskabsmyndigheder, Søfartsstyrelsen, efterretnings-tjenesterne, politi, havne, rederier og maritime organisationer efter forbillede fra Norge, Sverige og Finland. Forumstrukturen bør bestå af to adskilte, men sammenhængende niveauer: et strategisk policy- og dialogforum samt et myndighedsledet forum for operativ planlægning og krisehåndtering, jf. anbefaling 2. En klar rolle- og ansvarsdeling mellem de to niveauer er afgørende for at undgå uklarhed og sikre effektiv krisehåndtering.

Formålet er at skabe en permanent ramme for dialog, koordinering og samarbejde mellem alle relevante myndigheder og den maritime sektor i totalforsvarssammenhæng.

2

Styrk den forebyggende planlægning og operative beredskab i den maritime sektor

Det maritime totalforsvarsforum bør anvendes aktivt til at:

- muliggøre fælles planlægning i fredstid, før kriser opstår. Ikke under dem.
- etablere klare kontakt- og ansvarslinjer mellem myndigheder og erhverv.
- styrke systematisk informationsdeling.
- sikre opdaterede juridiske rammer, så private aktører kan aktiveres i krisetider.
- sikre hurtigere og mere koordineret respons ved hændelser.
- integrere den maritime sektor fuldt ud i den nationale totalforsvarsplanlægning på linje med andre kritiske sektorer.
- understøtte kontinuerlig beredskabsplanlægning og resiliensopbygning, også i perioder uden akut krise.

Fakta

Maritime beredskabsmodeller i Norden

Sverige

Sverige har etableret et formaliseret offentlig-privat beredskabssamarbejde for transportsektoren gennem *Beredskapssektor* Transporter, herunder den maritime del (*BTPOS-Sjö*). Modellen samler myndigheder, Forsvaret og maritime erhvervsaktører i faste fora for dialog, planlægning og øvelser i fredstid. Fokus er på fælles situational awareness, beredskabsplanlægning og sikring af transportkapacitet i krise og krig.

Norge

Det norske skibsfartsberedskab er i normalsituationer organiseret som et partnerskab mellem Norges Rederiforbund og civile og militære myndigheder. Denne struktur danner også udgangspunkt for beredskabet i krise og krig, hvor samarbejdet kan forstærkes gennem en særlig beredskabsorganisation (*Nortraship*), som varetager formaliserede opgaver knyttet til skibsfarten. Skibsfarten er omfattet af den generelle beredskabslovgivning, og rekvirering af skibe er hjemlet i den norske *skipsrekvisisjonslov*.

Finland

Finland arbejder med et integreret totalforsvar, hvor forsyningssikkerhed og transport er centrale elementer. Den maritime sektor indgår i den nationale *forsyningsberedskabsorganisation* (*NESA*), hvor myndigheder og erhverv samarbejder om beredskabsplanlægning, kapacitetskortlægning og kontinuitet i søtransport. Fokus er på langsigtet forberedelse og tæt samspil mellem stat og private aktører.

3

Inddrag handelsflådens og færgernes kapacitet systematisk i NATO-, EU- og national planlægning

Oversigten over civile maritime kapaciteter viser betydeligt potentiale i form af fx færger, transportskibe, tankskibe, offshorefartøjer og installationsskibe. Disse bør indgå i planlægningen og øvelser hos Ministeriet for Samfundssikkerhed og Beredskab, Forsvaret og andre relevante beredskabsmyndigheder.

Danmark bør sikre, at handelsflådens logistiske styrker indgår i:

- nationale mobilitetsplaner
- EU's Military Mobility-initiativer
- NATO's civile beredskabsstrukturer
- transport- og mobilitetsplanlægning for (militært) materiel og personel

Dette handler ikke om militarisering, men om professionalisering, koordinering og hensigtsmæssige aftaler mellem myndigheder og den civile skibsfart.

Logistik er med til at vinde krige og overkomme kriser, og Danmark har en af verdens stærkeste maritime logistiksektorer. Det gælder ikke alene skibskapacitet, men også rederiernes globale netværk, planlægningskompetencer og operationelle erfaring fra komplekse forsyningskæder udgør i den sammenhæng en strategisk ressource, som kan bidrage væsentligt til national robusthed i krise- og beredskabssituationer. Lad os bruge denne ressource strategisk.

Case

Logistik som kritisk kapacitet under COVID-19

Under COVID-19-pandemien mobiliserede Maersk sin specialiserede logistikorganisation, Maersk Special Project Logistics, til med meget kort varsel at levere kritiske medicinske forsyninger. Gennem global koordinering, anvendelse af alternative transportformer og tæt samarbejde med myndigheder og sundhedsaktører blev forsyningskæder hurtigt tilpasset fra produktion til slutbruger. Casen viser, at kommercielle logistik- og transportkapaciteter kan skaleres og omstilles hurtigt i en krisesituation.



4

Lav konkrete beredskabsaftaler og skab overblik i fremtid

Faste beredskabskontrakter med rederierne bør udbygges, udbredes og styrkes med afsæt i eksisterende aftalemodeller for havmiljøberedskab, reparation af kritisk infrastruktur og transportkapacitet. Forhåndsftaler kan sikre hurtig mobilisering og fair kompensation i krisesituationer samt reducere regulatorisk usikkerhed ved at tydeliggøre roller, ansvar, kommandostruktur og handlemuligheder. Det giver særligt mening i situationer, hvor der med kort varsel er behov for at mobilisere alle samfundets ressourcer. Der bør desuden overvejes forebyggende aftaler, fx om overvågning af kritisk maritim infrastruktur – både her og nu, mens vi afventer nye offentlige kapaciteter, og på længere sigt som led i styrkelsen af beredskab og totalforsvar.

Dette gælder også den maritime infrastruktur, der understøtter Danmarks energiforsyning. En betydelig del af olieproduktionen i den danske del af Nordsøen er afhængig af søbaseret transport, som i dag varetages af en meget begrænset og specialiseret civil flåde. Disse kapaciteter er i praksis kritisk infrastruktur og bør indgå eksplicit i beredskabsplanlægning og aftalestrukturer.

Hvis samfundet ønsker et stærkere beredskab i lyset af en ændret sikkerhedspolitisk situation, forekommer det mest hensigtsmæssigt at gøre det gennem offentligt-private partnerskaber.

Her kan staten købe adgang til dokumenterede og specialiserede kapaciteter, garanterede responstider og beredskabsydelse hos private operatører med stor erfaring – fremfor selv at opbygge strukturer, der risikerer at blive både dyre og ineffektive.

Samtidig er det afgørende, at regeringen påtager sig en tydelig ledende rolle i at definere behov, prioriteter og forventninger i beredskabs- og totalforsvarssammenhæng. Offentligt-private samarbejder forudsætter klar kommunikation om kapacitetsgab og forventede bidrag fra den private sektor. Denne klarhed er en forudsætning for, at erhvervet kan planlægge og bidrage effektivt til at styrke Danmarks samlede samfundsrobusthed og forsvarsberedskab.

Fakta

90+ mio. tons gods håndteres årligt i danske havne.

55 færreruter til, fra og i Danmark transporterer årligt over **30 mio. passagerer**.

Vores danskflaggede flåde udgør **12 %** af NATO's samlede civile kapacitet.

Danmark er blandt de **tre største civilflådenationer** i NATO.

78 % af forsyninger til Danmark ankommer med skib.

5

Etabler faste rammer for maritim overvågning og situational awareness i samarbejde med erhvervet

Skibsfarten råder over skibe, data, sensorer og global tilstedeværelse, der kan styrke Danmarks maritime overvågning. For at udnytte dette potentiale effektivt bør samarbejdet baseres på klare, foruddefinerede rammer og ansvarsfordeling mellem myndigheder og erhverv. Regeringen bør skabe en struktur for:

- samarbejde om sensorpakker på udvalgte skibe
- data- og hændelsesrapportering
- fælles træning og øvelsesaktivitet
- støttefunktioner ved hændelser i danske farvande.

6

Tænk eksisterende civile kapaciteter aktivt ind i havmiljøberedskabet

- Indtil havmiljøberedskabet er moderniseret (og efter nyanskaffelser efter behov), bør civile skibe inddrages som supplement til det eksisterende beredskab for at sikre fleksibilitet, robusthed og hurtig respons,
- Derudover supplerende støttefunktioner ved hændelser i danske farvande på sigt.

- Der bør gennemføres en systematisk kortlægning af civile maritime kapaciteter med relevante kompetencer, fartøjer og udstyr til olieopsamling og håndtering af havmiljøhændelser.

7

Udnyt Danmarks maritime ekspertise i internationalt forsvars- og sikkerheds-samarbejde

På sealiftområdet har Danmark strategisk tyngde i NATO samt EU via tonnage og skibstyper. Der bør udvikles en national plan for, hvordan Danmark bedst stiller kapaciteter til rådighed i krise og krig, som supplement til og med inspiration fra det eksisterende ARK-samarbejde.

Skibsfart er Danmarks globale rækkevidde. Regeringen bør anerkende sektoren som en strategisk kapacitet på linje med tele, energi og finans.

Dette indebærer:

- strategisk dialog mellem erhverv og forsvarsministeriet
- planlægning for brug af civilt maritimt materiel i kriser
- rederierne leverer styrket indsigt i globale forsyningskæder som strategisk ressource.

Case



Reparation af kritisk undersøisk kabelinfrastruktur

Danmark råder over højt specialiserede civile maritime kapaciteter til håndtering af brud på kritisk undersøisk kabelinfrastruktur – herunder også i tilfælde af bevidst sabotage. Eksempelvis har JD-Contractor gennem mere end 20 år udført over 100 kabel- og rørreparationer i Danmark og internationalt og har haft maritimt beredskabsansvar for reparation af centrale elkabler og telekommunikationskabler.

Et konkret eksempel er elkablet til Bornholm, som JD-Contractor har repareret 8 gange – senest i 2022. Den 26. februar 2022 blev fejlfindingsfartøj mobiliseret få timer efter

hændelsen, og yderligere specialfartøjer blev indsat parallelt, hvilket muliggjorde hurtig lokalisering, subsea-inspektion, fritlæggelse af kabel og genetablering af forbindelsen. I alt blev 4.260,3 meter kabel udskiftet og nedgravet, og kablet blev genetableret og sat i drift igen den 25. marts 2022, altså knap én måned efter, at fejlen indtraf.

Casen illustrerer, at hurtig genopretning af kritisk undersøisk infrastruktur forudsætter adgang til specialiserede civile fartøjer, avanceret subsea-udstyr og erfarent mandskab, som bør indgå systematisk i den nationale beredskabs- og totalforsvarsplanlægning.

Danmark skal tænke maritimt i totalforsvaret

Danmark har en stærk maritim position, som i dag ikke er fuldt integreret i totalforsvaret. Det er både en strategisk mulighed og en nødvendighed at ændre dette. Et robust og moderne totalforsvar kræver, at vi systematisk bruger de kapaciteter, vi allerede råder over.

Norge, Sverige og Finland viser, at tæt samarbejde mellem stat og maritime erhverv styrker beredskabet. Danmark bør arbejde efter samme model. Danske Rederier står klar til at bidrage konstruktivt og strategisk til Danmarks sikkerhed. Og industrien ønsker at være en aktiv partner i totalforsvaret.



Skibsfarten som strategisk fundament

Debatten om totalforsvar fokuserer ofte på land, luft, cyber og Arktis. Men Danmark er først og fremmest en søfartsnation. Skibsfarten er allerede strategisk infrastruktur, men behandles ikke konsekvent som sådan. Det maritime er derfor ikke blot vigtigt, men fundamentalt for national modstandskraft.

I dag mangler der en samlet og struktureret model for samarbejde mellem myndigheder og skibsfart i totalforsvaret. Det er en blind vinkel, Danmark ikke længere har råd til, hvis vi vil længst muligt for vores fælles midler til formålet. Et fast maritimt samarbejdsforum, som i vores nordiske nabolande, bør etableres som en del af totalforsvarsarkitekturen.

Danmark er i gang med en historisk styrkelse af forsvaret. Som lille land har vi ikke råd til at lade store private og ofte højt specialiseret kapaciteter stå uden for beredskabet. Offentligt privat samarbejde bør derfor være en central del af totalforsvaret, særligt i det operative beredskab.

Case

ARK-samarbejdet - civil sea-lift beredskab

ARK-samarbejdet er et fælles dansk-tysk partnerskab, hvor flere civile ro/ro-skibe fra DFDS indgår i et fleksibelt, kontraktligt samarbejde med Forsvaret. Skibene står på et aftalt beredskab med kort varsel og kan hurtigt stilles til rådighed for militære og humanitære opgaver. ARK har dokumenteret sin værdi i praksis, bl.a. under ebola-indsatsen i Vestafrika, FN's kemiske våben-operation i Syrien samt NATO's fremskudte tilstedeværelse i Østeuropa (eFP).



Skibsfartens rolle i dansk sikkerhed og beredskab

Skibsfarten rummer væsentlige kapaciteter, som i dag udnyttes utilstrækkeligt. Det er afgørende at undgå, at staten opbygger parallelle kapaciteter, hvor der allerede findes velfungerende markeder og dokumenteret erfaring.

Handelsflåden, havne, logistikkæder og færger udgør en central del af Danmarks kritiske infrastruktur. Pandemier, energikriser og geopolitiske chok har tydeligt vist, hvor afgørende sikre og stabile forsyninger er. Det gælder også den maritime transport af olie fra den danske del af Nordsøen til danske havne og raffinaderier.

En væsentlig del af denne energiforsyning er i dag afhængig af skibsbaserede løsninger frem for faste rørledninger, og sabotage mod rørledninger og søkabler har yderligere understreget behovet for styrket overvågning og situationsforståelse. I denne sammenhæng udgør en meget højt specialiseret civil flåde det direkte bindeled mellem offshore-produktion og land-baseret forarbejdning. Flåden har dermed en særlig strategisk betydning for Danmarks energiforsyningssikkerhed og samfundsrobusthed, ligesom flere danske skibe kan bidrage til maritim overvågning og støtte ved hændelser. Samtidig er evnen til hurtigt at flytte materiel og personel central for NATO og EU. Danmark har allerede skibe, bemanning og erfaring, som

gør os til en stærk logistikpartner. Disse kapaciteter kan spille en større strategisk rolle uden militarisering af handelsflåden.

Miljøberedskab er ligeledes en central del af maritim robusthed. Danske rederier råder over skibe, besætninger og strukturer, der allerede understøtter indsatsen ved forurening. Det er særligt relevant i lyset af den voksende skyggeflåde, som udgør en risiko, det offentlige beredskab ikke kan håndtere alene.

Arktis er et strategisk område, hvor skibsfarten allerede i dag spiller en central rolle i beredskabet. Royal Arctic Line er en integreret del af Grønlands samfundskritiske infrastruktur og indgår de facto i beredskabet ved forsynings-svigt, ekstremt vejr, ulykker og miljøhændelser. Rederiet sikrer året rundt transport af fødevarer, brændstof, byggematerialer og andre vitale forsyninger til byer og bygder med begrænsede eller ingen alternative transportmuligheder.

Samtidig bidrager andre rederier til at opretholde og beskytte forsyningslinjerne til og fra Grønland. Disse kapaciteter er afgørende for både civil robusthed og Danmarks samlede sikkerhed i Arktis, men indgår i dag kun delvist i den formelle totalforsvarsplanlægning. Erfaringerne viser også her, at skibsfarten allerede fungerer som en operativ del af beredskabet og bør integreres mere systematisk i totalforsvaret.

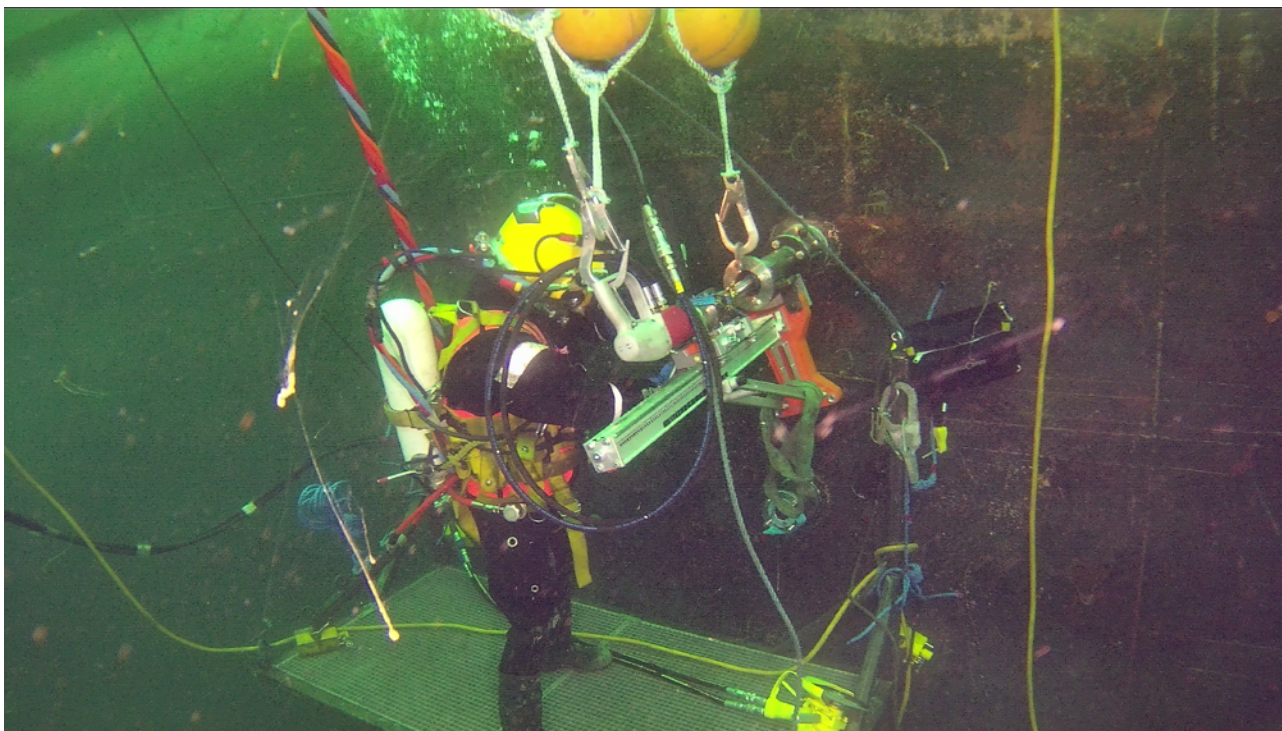
Case

Havmiljøberedskab ved større oliespild

Ved større eller komplekse olieforureninger kan civile maritime kapaciteter fungere som et nødvendigt supplement til det statslige havmiljøberedskab. Eksempelvis råder J.A. Shipping over skibe og specialudstyr til inddæmning, opsamling og håndtering af olieforurening til søs, herunder bl.a. 1.000 meter flydespærring på lager. J.A. Shippings udstyr er mobilt og kan mobiliseres med kort varsel, typisk inden

for få timer, og anvendes i forbindelse med bjærgning, olietømning og afværkning af udslip fra forulykkede skibe, herunder ved såkaldt *hot tapping* for at stoppe olieudslip ved kilden.

Et effektivt havmiljøberedskab forudsætter, at specialiserede civile kapaciteter integreres hurtigt og systematisk som supplement til statslige ressourcer og indgår som en central del af den nationale havmiljøberedskabs- og totalforsvarsplanlægning.



Fakta

Skibsfartsnævnet

Skibsfartsnævnet er et dansk nævn nedsat som led i NATO-samarbejdet med henblik på at sikre anvendelsen af relevante dele af den danske handelsflåde i tilfælde af krig eller truende krigsfare. Nævnet spiller en central rolle i understøttelsen af både national forsyningssikkerhed og internationale forsvarsforanstaltninger, herunder NATO-operationer.

Nævnet kan, når det er nødvendigt, overtage brugsretten til danske skibe mod fuld erstatning til rederen og sikre, at skibskapacitet anvendes i overensstemmelse med samfundsmæssige og forsvarsmæssige behov. Nævnet består af en formand og seks andre medlemmer, der alle udnævnes af erhvervsministeren. Af de seks menige medlemmer indstilles tre af Danske Rederier, to af de søfarendes organisationer og et af Søfartsstyrelsen.

Danmark skal tænke maritimt - også når det gælder Danmarks totalforsvar og samlede beredskab

Danmark har en unik maritim styrkeposition, som i dag ikke er fuldt integreret i totalforsvaret. Hvis Danmark skal opbygge et robust, moderne totalforsvar, kræver det en strategi, hvor vi bruger alle de kapaciteter, vi allerede har. Det maritime Norge, Sverige og Finland viser, at offentlig-privat samarbejde virker. Danmark bør lægge sig på samme niveau.

Erfaringer fra både kriser og perioder med stabil drift viser, at beredskab og resiliens ikke kan opbygges ad hoc, men kræver løbende samarbejde, planlægning og gensidig forståelse mellem myndigheder og maritime aktører. Danske Rederier står klar til at bidrage - konstruktivt, ansvarligt og strategisk - til Danmarks sikkerhed og beredskab.

Danmark skal tænke maritimt. Fordi vores sikkerhed afhænger af det.

Januar 2026



Danske Rederier

Amaliegade 33
1256 København K
Tel +45 3311 4088
www.danishshipping.dk

