

Bekendtgørelse om teknisk forskrift om bedre sikring af skibe i indenlandsk fart¹

I medfør af § 1, § 3, nr. 5, § 28 og § 32, stk. 4 i lov om sikkerhed til søs, jf. lovbekendtgørelse nr. 654 af 15. juni 2010 som ændret ved lov nr. 251 af 30. marts 2011, lov nr. 457 af 18. maj 2011, lov nr. 622 af 14. juni 2011, lov nr. 249 af 21. marts 2012 fastsættes efter bemyndigelse:

§ 1. Denne bekendtgørelse gælder for passager- og lastskibe, der fører dansk flag.

§ 2. Passagerskibe i indenrigsfart i klasse A og højhastighedspassagerfartøjer, jf. bekendtgørelse om Meddelelser fra Søfartsstyrelsen D, teknisk forskrift for skibes bygning og udstyr m.v., passagerskibe i national fart og disses rederier skal efterleve bestemmelserne i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 725/2004 om bedre sikring af skibe og havnefaciliteter.

§ 3. Øvrige skibe, der udelukkende sejler i dansk indenrigsfart og som er forpligtede til at have et sikkerhedsstyringssystem efter ISM-koden (Den Internationale Kode for Sikker Drift af Skibe og Forebyggelse af Forurening), skal i sikkerhedsstyringssystemet have procedurer for at vurdere sikringstruslen mod skibet og relevante nære havnearealer og skal på denne baggrund indføre relevante procedurer for at imødegå de identificerede trusler, herunder specifikt for bevidsthedstræning af besætning og relevant landpersonel.

§ 4. Søfartsstyrelsen kan undtagelsesvist og efter konkret vurdering give tilladelse til, at lastskibe, der er certificeret efter ISPS-koden (International kode for sikring af skibe og havnefaciliteter), men som alt overvejende sejler i dansk indenrigsfart, i særlige tilfælde kan anløbe ikke sikrede havnefaciliteter.

§ 5. Overtrædelse af § 2 og § 3 straffes med bøde eller fængsel i indtil 1 år.

Stk. 2. Straffen kan stige til fængsel i indtil 2 år, hvis der

- 1) ved overtrædelsen er sket skade på liv eller helbred eller fremkaldt fare herfor,
- 2) tidligere er afgivet forbud eller påbud for samme eller tilsvarende forhold eller
- 3) ved overtrædelsen er opnået eller tilsigtet en økonomisk fordel for den pågældende selv eller andre.

Stk. 3. Det skal betragtes som en særlig skærpende omstændighed, at der for unge under 18 år er sket skade på liv eller helbred eller fremkaldt fare herfor, jf. stk. 2, nr. 1.

Stk. 4. Sker der ikke konfiskation af udbytte, som er opnået ved overtrædelsen, skal der ved udmåling af bøde, herunder tillægsbøde, tages særligt hensyn til størrelsen af en opnået eller tilsigtet økonomisk fordel.

Stk. 5. Der kan pålægges selskaber m.v. (juridiske personer) strafansvar efter reglerne i straffelovens 5. kapitel.

§ 6. Forskriften træder i kraft den

Stk. 2. Bekendtgørelse nr. 9831 af 13. september 2006 om teknisk forskrift om bedre sikring af skibe i indenlandsk fart ophæves den XX. XXXXXX 2013.

§ 7. Forskriften gælder ikke for Grønland og Færøerne.

Søfartsstyrelsen, den

[.....]

/.....

¹ Bekendtgørelsen indeholder bestemmelser, der gennemfører kravet i artikel 3 stk. 3 i Europa-Parlamentets og Rådets Forordning (EF) Nr. 725/2004 af 31. marts 2004 om bedre sikring af skibe og havnefaciliteter som ændret ved kommissionens beslutning 2009/83/EF af 23. januar 2009, EU-tidende 2009 nr. L29, side 53.

Bemærkninger til bekendtgørelse om teknisk forskrift om bedre sikring af skibe i indenlandsk fart

Denne bekendtgørelse er udarbejdet på baggrund af kravet i artikel 3 stk. 3 i *Europa-Parlamentets og Rådets Forordning (EF) Nr. 725/2004 af 31. marts 2004 om bedre sikring af skibe og havnefaciliteter* om en periodisk revision af den obligatoriske sikringsrelaterede risikovurdering der skal ligge til grund for beslutningen om i hvilket omfang skibe i indenlandsk fart skal omfattes af ISPS reglerne.

Siden den oprindelige bekendtgørelse blev udsendt i september 2006, er systematikken for vurdering af terrortrusler mv. mod Danmark og danske interesser i udlandet blevet væsentligt udbygget og systematiseret med oprettelsen af Center for Terroranalyse (CTA) ved Politiets Efterretningstjeneste. Herfra udsendes, når det findes relevant, opdaterede trusselsvurderinger mv. for både Danmark som helhed, som for enkelte brancher og transportformer. Disse trusselsvurderinger danner basis for den obligatoriske sikringsrelaterede risikovurdering Søfartsstyrelsen skal foretage med højst 5 års mellemrum og som udgør beslutningsgrundlaget for en eventuel revision af nærværende bekendtgørelse, og/eller for udstedelse af vejledninger mv. på sikringsområdet. Der henvises i øvrigt til PET's hjemmeside hvor trusselsvurderingerne offentliggøres. www.pet.dk

Søfartsstyrelsen assisteres i arbejdet med den obligatoriske sikringsrelaterede risikovurdering af et udvalg som har deltagelse af Rigspolitiet (PET), Forsvarskommandoen og Kystdirektoratet (som ansvarlig myndighed for havnesikring).

Fremadrettet vil den obligatoriske sikringsrelaterede risikovurdering blive genovervejet hver gang PET udgiver en ny "Vurdering af Terrortruslen mod Danmark", "National Trusselsvurdering" og/eller "Maritim Trusselsvurdering", dog minimum hvert 5. år. Ændringer af nærværende bekendtgørelse forudses kun såfremt der sker meget væsentlige ændringer i trusselsvurderingerne, men der kan forekomme udsendelser af vejledninger mv. som følge af ændringer i trusselsbilledet.

Fælles for de seneste års trusselsvurderinger er, at fokus er flyttet fra en generel trussel mod den maritime infrastruktur til en trussel fokuseret mod det der kaldes "maritime crowded places", hvilket omfatter passagerskibe, passagerterminaler og mindre fartøjer i offentligt tilgængelig sejlads. Denne trussel forudses bedst imødegået ved anvendelse af bevidsthedstræning af besætning og relevant landpersonale samt almindelig sund fornuft i anvendelse af generelle kriminalitetsforbyggende tiltag som f.eks. aflåsning, frem for det i ISPS-Koden krævede certificerede sikringssystem.

På denne måde søges de forskellige transportmidler desuden ligestillet og tiltag paralleliseret, således at der forventes samme sikrings niveau i f.eks. tog, by- som i havnebusser, eller for større passagerskibe med dedikerede terminaler.

Søfartsstyrelsen eller de af Søfartsstyrelsen autoriserede anerkendte organisationer (klassifikationsselskaber) vil inddrage denne bekendtgørelsens krav i den første verifikation af ISM systemet efter ikraftsættelsen.