

2. Lovforslagets baggrund og hovedpunkter

2.1 De nye IMO regler om maritim sikring

På baggrund af terrorhandlingerne den 11. september 2001 vedtog IMO's Assembly den 20. november 2001 Resolution A.924(22), hvori det blev besluttet at foretage en højt prioriteret analyse af behovet for regelændringer med sigte på at forebygge terrorhandlinger m.v. mod skibe og havne og i givet fald gennemføre sådanne ændringer. Dette arbejde blev afsluttet den 12. december 2002, hvor IMO på en diplomatisk konference vedtog SOLAS konventionsændringerne og ISPS koden. Reglerne skal være accepteret over for IMO senest den 31. december 2003, og de træder i kraft internationalt den 1. juli 2004.

Forud for den diplomatiske konference modtog Erhvervsudvalget, Forsvarsudvalget, Retsudvalget og Trafikudvalget orientering om IMO reglernes indhold og forventede konsekvenser.

Der lægges med lovforslaget op til at indsætte en ny bemyndigelse i § 3 i lov om sikkerhed til søs, hvorefter økonomi- og erhvervsministeren kan fastsætte regler om maritim sikring. Bemyndigelsen vil blive udnyttet til at gennemføre SOLAS konventionsændringerne og ISPS koden i dansk ret gennem administrative forskrifter.

Lovforslaget og de kommende administrative forskrifter vedrører kun de dele af SOLAS konventionsændringerne og ISPS koden, som har relation til skibe, søfarende, rederier samt klassifikationselskaber på søfartsområdet. For en gennemgang af de dele af SOLAS konventionsændringerne og ISPS koden, som vedrører maritim sikring i havne, henvises til det lovforslag om ændring af havneloven, som trafikministeren fremsætter i indeværende folketingsssamling.

2.1.1 Generelt om de nye IMO reglers indhold

ISPS koden indeholder dels en A-del, som sammen med SOLAS konventionsændringerne er obligatoriske, når IMO reglerne træder i kraft den 1. juli 2004, dels en B-del, som indeholder vejledende henstillinger.

De obligatoriske bestemmelser vedrører skibes udstyr med bl.a. permanent mærkning med skibets identifikationsnummer, et Automatisk Identifikations System (AIS), et sikringsalarmsystem samt udarbejdelse af en fortløbende skibshistorisk oversigt.

De obligatoriske bestemmelser indeholder ligeledes aktive og passive sikringsforanstaltninger, som er baseret på tre sikringsniveauer. Bestemmelserne indeholder endvidere regler om sikringsansvarlige for skibe og rederier, udarbejdelse af sikringsplaner i hen-

hold til en risikovurdering samt udstedelse af et internationalt sikringscertifikat for skibe. Herudover indeholder reglerne bestemmelser om uddannelse af og øvelser for personalet. De obligatoriske bestemmelser fastlægger endvidere rammerne for havnestsåtsmyndighedernes kontrolopgaver.

Endelig definerer SOLAS konventionsændringerne de kontraherende stater, rederiers og skibsføreres ansvar og forpligtelser. SOLAS konventionsændringerne giver i den forbindelse staterne mulighed for at indgå bilaterale eller multilaterale aftaler om alternative sikringsforanstaltninger for trafik mellem stater med kort overfartstid på faste ruter.

Henstillingerne i ISPS kodens B-del tjener som vejledning ved gennemførelsen af de obligatoriske foranstaltninger. Bestemmelserne indeholder bl.a. retningslinier med hensyn til risikovurdering, sikringsplaner samt uddannelse af og øvelser med personale. Bestemmelserne fastlægger endvidere, hvordan og i hvilke tilfælde der skal udarbejdes en særlig sikringserklæring mellem skib og havn.

2.1.2 IMO reglernes anvendelsesområde

SOLAS konventionsændringerne og ISPS koden gælder for alle passagerskibe uanset størrelse, herunder højhastighedsfartøjer, for lastskibe med en bruttotonnage på 500 ton eller derover samt for mobile offshore boreplatforme med selvstændigt fremdrivningsmaskineri. Reglerne gælder således ikke for bl.a. fritidsfartøjer, fiskefartøjer samt statsskibe, herunder bl.a. krigs-, forsknings- og opmålingsskibe.

2.1.3 Sikringsniveauer

I henhold til SOLAS konventionsændringerne og ISPS koden skal myndighederne fastlægge sikringsniveauet for skibe. Der findes tre sikringsniveauer. Niveau 1 er normalsituationen, niveau 2 indebærer øget risiko, mens niveau 3 udgør den højeste risiko.

Når sikringsniveauet fastlægges, skal der tages højde for både generelle og særlige efterretninger. Det skal bl.a. tages i betragtning, hvorvidt efterretningerne er pålidelige, hvorvidt de er bekræftede, og om en trussel er konkretiseret eller må anses for overhængende. Sikringsniveau 3 bør således kun etableres, når pålidelige efterretninger gør risikoen for en terrorhandling overhængende eller i hvert fald sandsynlig. Herudover bør en trussels mulige konsekvenser indgå i vurderingen.

2.1.4 Sikringsberedskab på skibe og i rederier

Efter SOLAS konventionsændringerne og ISPS koden skal rederier og skibe etablere et sikringsbered-