

skab med sigte på at forebygge, at udveksling af passagerer, besætning, forsyninger eller ladning mellem skib og havn eller mellem to skibe fører til risiko for terrorhandling. På skibene skal der være særligt uddannet personel, og rederierne skal udpege særligt uddannede sikringsofficerer for rederiet og for skibene.

Rederiets sikringsofficer har det overordnede ansvar for at gennemføre en sårbarhedsvurdering for hvert af skibene. Vurderingen skal tage udgangspunkt i en analyse af trusselsbilledet for det enkelte skib. På baggrund af vurderingen skal rederiets sikringsofficer sammen med skibenes sikringsofficerer udarbejde sikringsplaner for skibene. Sikringsplanen skal fastlægge skibets sikringsorganisation, eksempelvis beskrive de fysiske og operationelle foranstaltninger, fastlægge procedurer for udveksling af passagerer, besætning, forsyninger eller ladning mellem skib og havn samt fastlægge ansvarsområder og øvelseskrav for mandskabet. Sikringsplanerne skal være beskyttet mod utilsigtet gennemsyn eller anvendelse.

Skibene skal gennemgå en egentlig sikringsgodkendelse (certificering). Skibene skal medbringe et internationalt sikringscertifikat, som udstedes af flagstatens myndigheder eller af såkaldt anerkendte sikringsorganisationer, som er godkendt af flagstaten. Certifikatet udstedes efter et kontrolsyn og bekræfter, at skibets sikringsystem og tilhørende udstyr lever op til IMO reglerne. Certifikatet skal indeholde oplysning om gyldighedsperioden og kan kontrolleres af andre stater ved havneanløb.

2.1.5 Skibsalarmsystem

Skibene skal have et særligt alarmsystem, som kan aktiveres i tilfælde af terrorhandling eller lignende. Myndighederne skal i den forbindelse udpege eller etablere et døgnbemandet kontaktpunkt, som kan modtage eventuelle alarmopkald fra skibe, som sejler under deres flag.

2.1.6 Øvrige krav til skibe

Skibene skal udstyres med et Automatisk Identifikations System (AIS), som kontinuerligt sender oplysninger om kurs, fart og identitet til andre skibe samt til eventuelle landstationer.

Skibene skal endvidere føre en fortløbende historisk optegnelse, som udstedes af flagstaten og opbevares om bord i skibet. Optegnelsen skal indeholde oplysninger om skibet, rederiet, flagstaten samt dennes myndigheder samt om skibets klassifikationselskab. Optegnelsen kan kontrolleres af andre stater ved havneanløb.

Herudover indeholder SOLAS konventionsændringerne krav om, at skibes internationale identifikationsnumre skal være permanent afmærket på skibets skrog.

2.1.7 Kontrolforanstaltninger over for skibe

Med hensyn til skibe i havn indeholder IMO reglerne et toleddet kontrolregime. Som første led undersøges, om der findes et gyldigt internationalt sikringscertifikat om bord. Denne kontrol kan i henhold til SOLAS konventionsændringerne udføres af de myndigheder, som foretager havnstatskontrol af skibe (i Danmark Søfartsstyrelsen). Har skibet ikke et gyldigt sikringscertifikat, eller er der klare grunde til at formode, at skibet ikke opfylder IMO reglerens obligatoriske krav, kan myndighederne foretage inspektion af skibet, tilbageholdelse af skibet, begrænsninger i skibets drift, eller udvisning af havnen. Foranstaltningerne kan alternativt omfatte andre administrative eller korrigerende forholdsregler, eksempelvis kontakt til skibets flagstat.

Med hensyn til skibe på vej mod havn kan det kræves, at skibet forud for anløb afgiver oplysninger med henblik på vurdering af, om skibet opfylder reglerne. Det drejer sig eksempelvis om bekræftelse af, at skibet har et gyldigt sikringscertifikat, oplysning om skibets aktuelle sikringsniveau samt bekræftelse af, at alle krævede sikringsprocedurer tidligere har været fulgt. Finder myndigheden herefter klare grunde til at formode, at det pågældende skib ikke lever op til reglerne og dermed udgør en sikringsrisiko, kan der eksempelvis iværksættes inspektion eller afvisning af skibet.

De omtalte "klare grunde" kan foreligge, hvis et internationalt sikringscertifikat er ugyldigt eller ligefrem et falsum, hvis der konstateres alvorlige mangler i skibets sikringsberedskab, hvis skibsføreren eller andre personer i skibets sikringsberedskab ikke har fornødent kendskab til sikringsplaner og -operationer, eller hvis skibet har medtaget passagerer, besætning, forsyninger eller ladning fra en havn eller et andet skib, som ikke lever op til reglerne. IMO reglerne lægger vægt på, at kontrolforanstaltningerne står i rimeligt forhold til forsømmelsen og er proportionale i forhold til den mulige trussel eller foreliggende overtrædelse af reglerne.

2.1.8 Anerkendte sikringsorganisationer (klassifikationselskaber)

Myndighederne kan bemyndige såkaldt anerkendte sikringsorganisationer til at udføre en række af deres sikringsrelaterede opgaver. Opgaverne med at fastsætte sikringsniveauet samt udføre egentlig kontrol